aero JOURNAL HORS-SERIE
Nov. - Déc. 2016
HS N° 25

aero JOURNAL HORS-SERIE

Histoire de la guerre aérienne

LE RAF COASTAL COMMAND EN GUERRE

PREMIÈRE PARTIE | 1939-1940
LES ANNÉES DE GALÈRE

L'ARADO AR 234 BLITZ

un magazine des éditions caractère

ARADO AR 234 BLITZ

1 LE PROJET D'AVION-ESPION E 370 p.03
2 LE BOMBARDIER p.16
3 LES PROJETS p.36
4 AR 234 X IL25 HE 343 p.40
5 LES OPÉRATIONS p.44
6 LA FIN p.58
A ANNEXES p.61

LE RAF COASTAL COMMAND EN GUERRE

1 ÉTATS DES LIEUX p.64
2 03/09 • 31/12 1939 p.78
3 01/01 • 08/04 1940 p.88
4 09/04 • 10/06 1940 p.92
5 09/04 • 25/06 1940 p.98
6 26/06 • 31/12 1940 p.110

Aérojournal Hors-Série n°25
Novembre - Décembre 2016

ISSN : 2103-7922
Commission paritaire : 1116K83091
Dépôt légal (BNF) : à parution

Magazine bimestriel édité par
Caraktère SARL
3120, route d'Avignon
13090 Aix-en-Provence – France
SARL au capital de 60 000 euros
RCS Marseille B 450 657 168

Rédaction : 04 42 21 06 76
Service Commercial : 04 42 21 06 76
Télécopie : 04 42 21 13 39
info@caraktere.com
www.caraktere.com

Directeur de la publication & Rédacteur-en-chef Y. Kadari
Fondateur C-J. Ehrengardt
Correctrice B. Watellier
Service commercial J. Camus
Direction artistique A. Gola
Infographie M. Mioduszewska, N. Belivier, V. Deraze

Service des ventes et réassort :
à juste Titres 04 88 15 12 40

Responsable de la publication pour la Belgique
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9 / B–1070 Bruxelles
Belgique

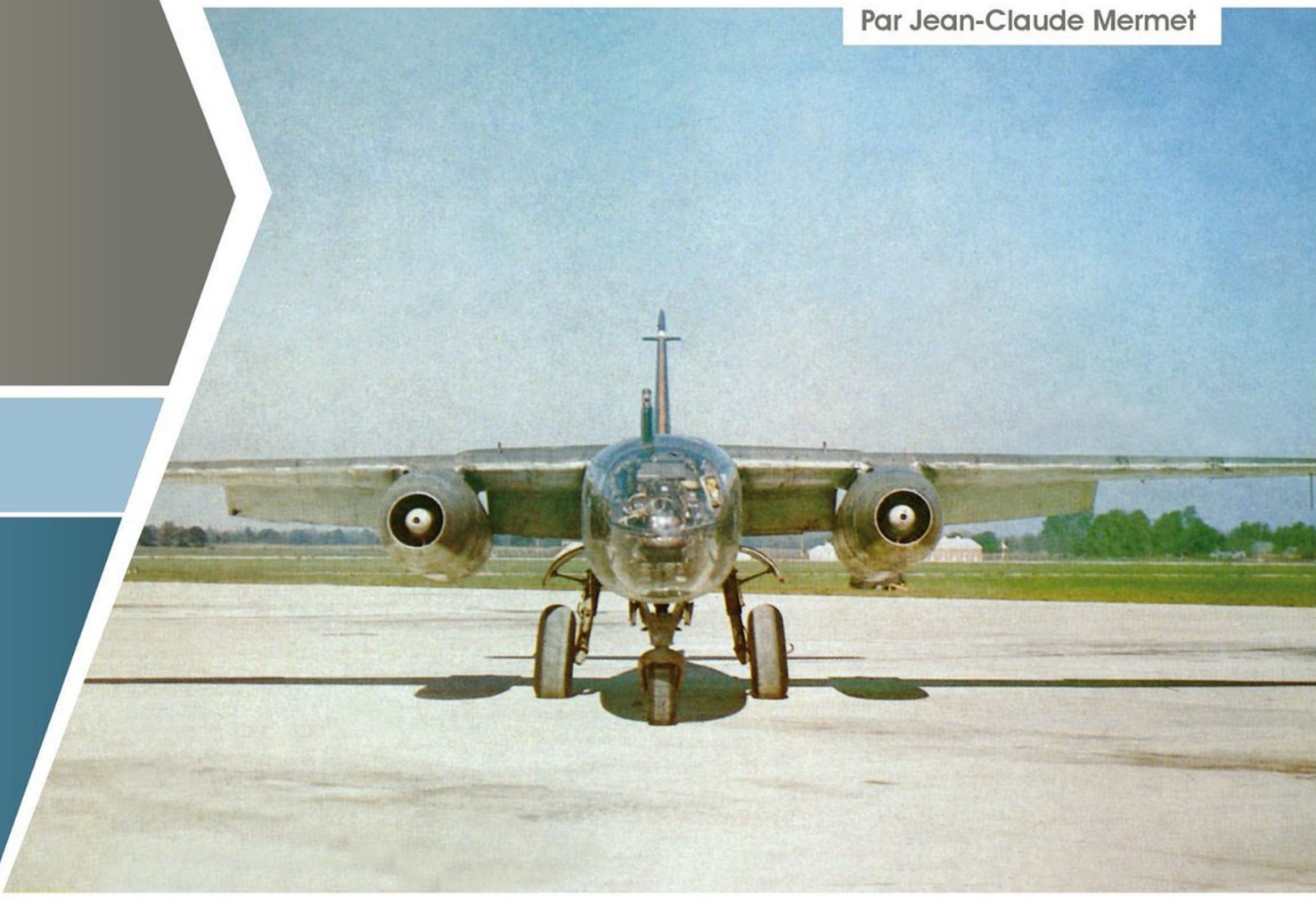
Imprimé en France par / Printed in France by
Aubin Imprimeur

Retrouvez-nous sur Facebook : www.facebook.com/aerojournal.magazine

© Copyright Caraktère.
Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

ARADO AR 234 BLITZ

Par Jean-Claude Mermet



LE 2 août 1944, aux environs de 18h00, à Juvincourt, après avoir touché le sol sans circuit d'approche, le biréacteur s'immobilise enfin à la suite d'une longue glissade sur ses patins. Aussitôt, les mécaniciens qui l'attendaient retirent les magasins des caméras qui renferment de précieuses images latentes qui seront traitées avec célérité : la couverture du front de Normandie en vues verticales. L'*Oberleutnant* Erich Sommer vient d'effectuer, en une heure trente minutes et sans opposition, aux commandes de l'**Arado Ar 234 V7 (T9 + MH)**, la première mission photographique opérationnelle de tous les temps sur un avion à réaction.

En outre, des quatre appareils allemands de ce type engagés pendant la Seconde Guerre mondiale, c'est, d'abord, le premier avion de grande reconnaissance et bombardier à réaction au monde, et il s'avère incontestablement être le plus abouti et le meilleur, tant pour ses performances que pour le soin apporté à sa conception, ainsi qu'à – relativement toutefois – sa construction. C'est lui qui subira le moins de pertes face à la chasse alliée.

Dans l'étude qui suit, nous nous attarderons un tant soit peu sur les prototypes, car nous avons la chance, grâce aux archives Arado, de pouvoir faire connaissance avec la quasi-totalité d'entre eux. ■

L'auteur remercie chaleureusement M. Philippe Bauduin pour son aide apportée à la reconstitution de la mission aérienne de Erich Smmer, le 2 août 1944.

Sauf mention contraire, toutes photos Archives Arado

LE PROJET D'AVION-ESPION E 370

Dès la fin de l'été 1940, malgré les communiqués officiels de la propagande, l'OKL (le Haut commandement de l'Arme aérienne) doit bien admettre que l'assaut aérien contre la Grande-Bretagne est un échec et que la guerre durera plus longtemps que prévu. En conséquence, il faut inventer de nouveaux avions de reconnaissance très rapides afin de percer les secrets de mise en place des dispositifs offensifs que l'ennemi ne manquera pas de mettre en œuvre. Au début de l'automne, la firme Arado [1] reçoit de la part du RLM (ministère de l'Air du *Reich*) une demande de faisabilité portant sur un avion de reconnaissance propulsé par les « nouveaux moteurs à réaction » alors en développement « et capable d'espionner la flotte britannique à Scapa Flow ». Arado possède dans ses cartons un avant-projet de bombardier rapide (*Schnellbomber*) datant du printemps et le peaufine afin de le présenter au RLM. Il reçoit la référence E 370, déclinée en quatre versions numérotées de I à IV, dont les caractéristiques de base restent les mêmes : rayon d'action de 3 000 km, 2 000 kg de bombes pour une version bimoteur et 4 000 kg pour une version quadrimoteur avec équipage de quatre hommes, contre deux pour les bimoteurs.

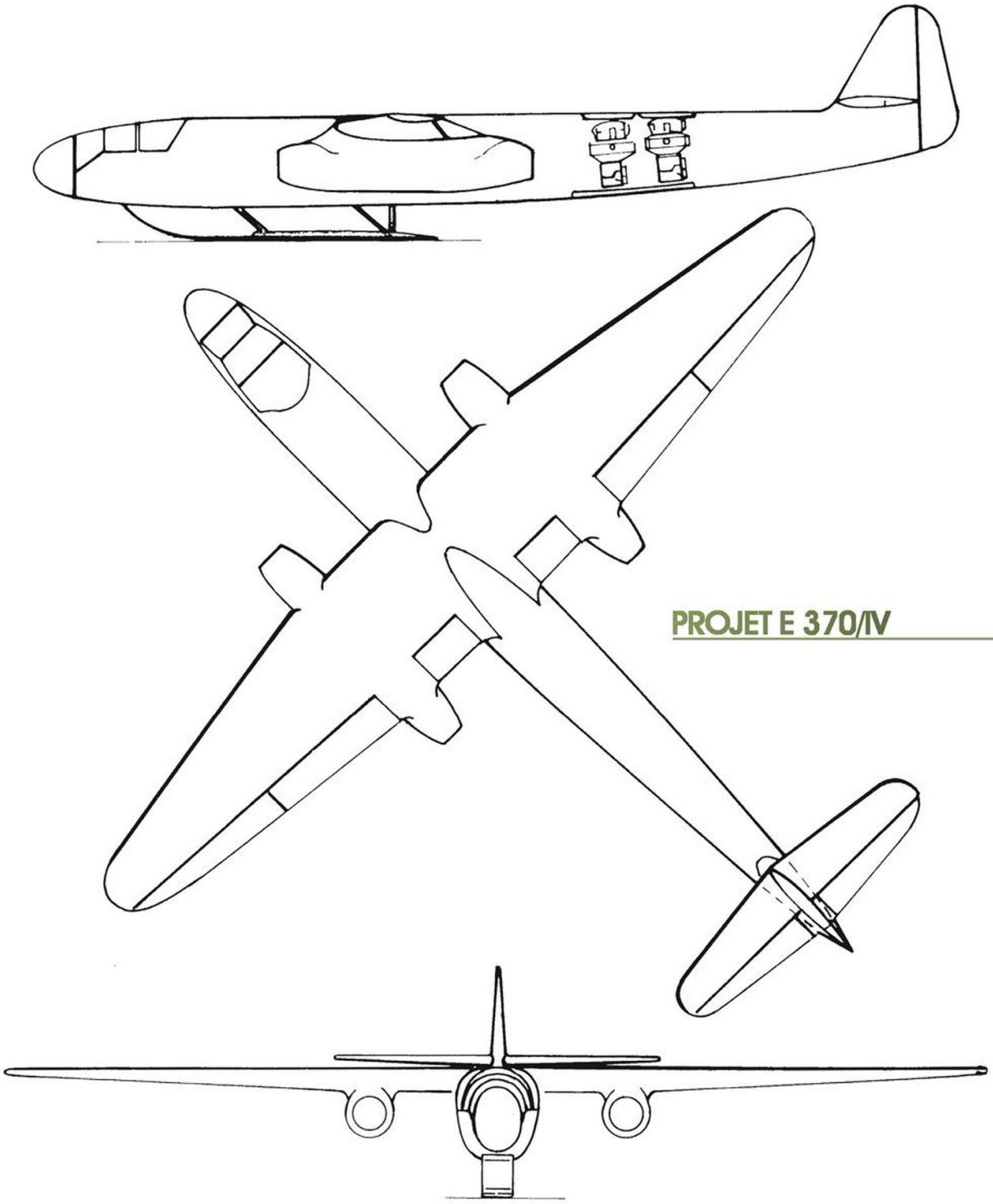
C'est le projet **E 370/IV**, qui est la version la plus petite, qui est choisi pour répondre à la demande du RLM : 17 m d'envergure et surface alaire de 40 m², 6 055 kg de poids d'équipement, 14 590 kg au décollage tout équipé et vitesse de croisière estimée de 750 km/h, vitesse de montée de 10,7 m/s et atteinte de 6 000 m d'altitude en 5,5 min, enfin, décollage sur 830 m en sautant un obstacle de 20 m de haut.
Ce projet se présente sous la forme d'un appareil à fuselage semi-monocoque à aile droite haute, propulsé par deux ou trois, voire quatre réacteurs suspendus ou non sous les ailes. Chose étrange, « vu la nécessité d'opérer à partir de petits terrains », il ne possède pas de train d'atterrissage et, donc, pas de « train de décollage », qui est remplacé par un chariot largable à l'envol et par trois patins rétractables afin de permettre un atterrissage « à la façon des planeurs ».

Arado ayant d'autres productions à assurer (Ar 232 et 240 entre autres), le projet n'évoluera que très lentement, car rien n'est encore officiel. Finalement, présenté au RLM en septembre 1941, il n'est officialisé que le mois suivant sous le numéro RLM 8-234.

1 LES PROTOTYPES À PATINS BIRÉACTEURS

Contrairement à ce qui a pu être écrit par le passé, la série A a bien existé, et les prototypes à patins y sont classés comme y appartenant sur les *Typenblätter* (ou fiches de version).
Confronté à la certitude que les réacteurs BMW ne seront pas livrés avant longtemps, Arado modifie en conséquence, mais légèrement, le projet **E 370/IV** afin de permettre le montage de deux réacteurs Jumo 004 un peu plus lourds et volumineux que les P 3302 (futurs BMW 003 A), soit 720 kg contre 570 par unité.
À cette occasion, la firme innove. Il était jusqu'alors traditionnel de construire les ailes en joignant en droite ligne par des longerons

▶ Le premier de tous. L'Arado Ar 234 V1, WNr. 130001, Skz TG+KB, pose pour une séance de photographies à Brandeburg. On remarquera le chariot original qui subira des modifications pour un meilleur support du Blitz et éviter que les barres de maintien n'endommagent le parachute-frein. Sous cet éclairage magnifique, on distingue très bien le schéma de camouflage en teintes RLM 70, 71 (parties supérieures) et 65 (parties inférieures).



PROJET E 370/IV

tous les points situés à un pourcentage donné de la corde. Les ingénieurs maison font joindre tous les points de même pente, ce qui donne alors une aile à la surface très lisse, d'un rendement aérodynamique supérieur grâce aux feuilles de métal qui ne subissent plus aucun gauchissement.

En avril 1942, le RLM passe commande de six prototypes, et le reste de l'année est employé à tester des maquettes en soufflerie et à actualiser le modèle au fur et à mesure que se précisent les caractéristiques des réacteurs. Le 28 décembre, la commande est portée à vingt prototypes à livrer selon le programme suivant :

– Ar 234 V1 à V7, biréacteurs, à la fin de novembre 1943 ;
– V8, biréacteur à moteurs BMW 003, en janvier 1944 ;
– V9 à V14, entre janvier et juillet 1944.
– V15 à V20, à quatre réacteurs BMW, entre juin et octobre 1944.

Contrairement à une croyance répandue, le montage d'un train d'atterrissage tricycle est envisagé très tôt dans l'évolution de l'avion. Un feuillet technique daté du 12 janvier 1943 (c'est-à-dire contemporain du début de la construction du premier prototype) décrit une version de bombardement indéterminée avec train tricycle et propulsée par deux réacteurs Heinkel He S 011.

C'est au début de 1944, semble-t-il, que sont définitivement fixées les différentes versions de base du modèle 8-234

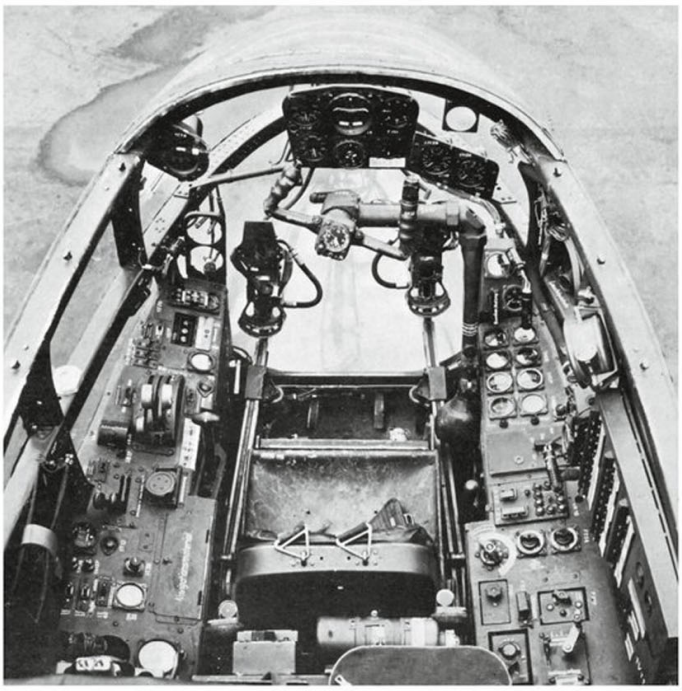
– Ar 234 A : bi ou quadriréacteur (prototypes V1 à V8) ;
– Ar 234 B : biréacteur à train tricycle (prototypes V9 à V 18) ;
– Ar 234 C : quadriréacteur à train tricycle et cabine pressurisée (prototypes V19 à V20 [2]).

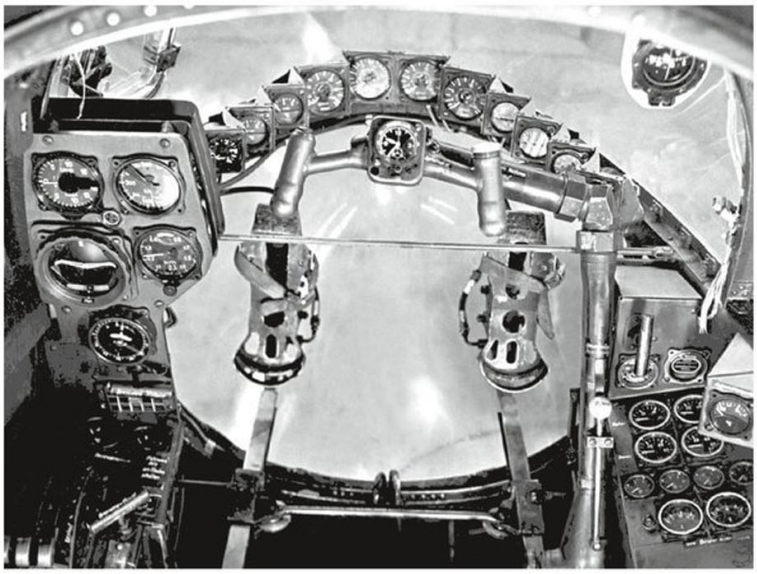
[1] Il semble que, contrairement aux habitudes, il n'y eut pas de compétition entre plusieurs firmes.

[2] Finalement, le nombre de prototypes commandés atteindra 40 machines, dont vraisemblablement aucune de celles numérotées de V31 à V40 ne sera construite et parmi lesquelles se trouvent les ébauches des Ar 234 D et E.

Quatre photos de l'Ar 234 V1, WNr. 130001, TG+KB.
En bas à gauche : au décollage sur le chariot au moment précis de l'envol ; en bas à droite, à l'atterrissage.

[3] Rapport du 12 août 1943. Dans celui du 5 août précédent, l'horaire est 20h10-20h24.



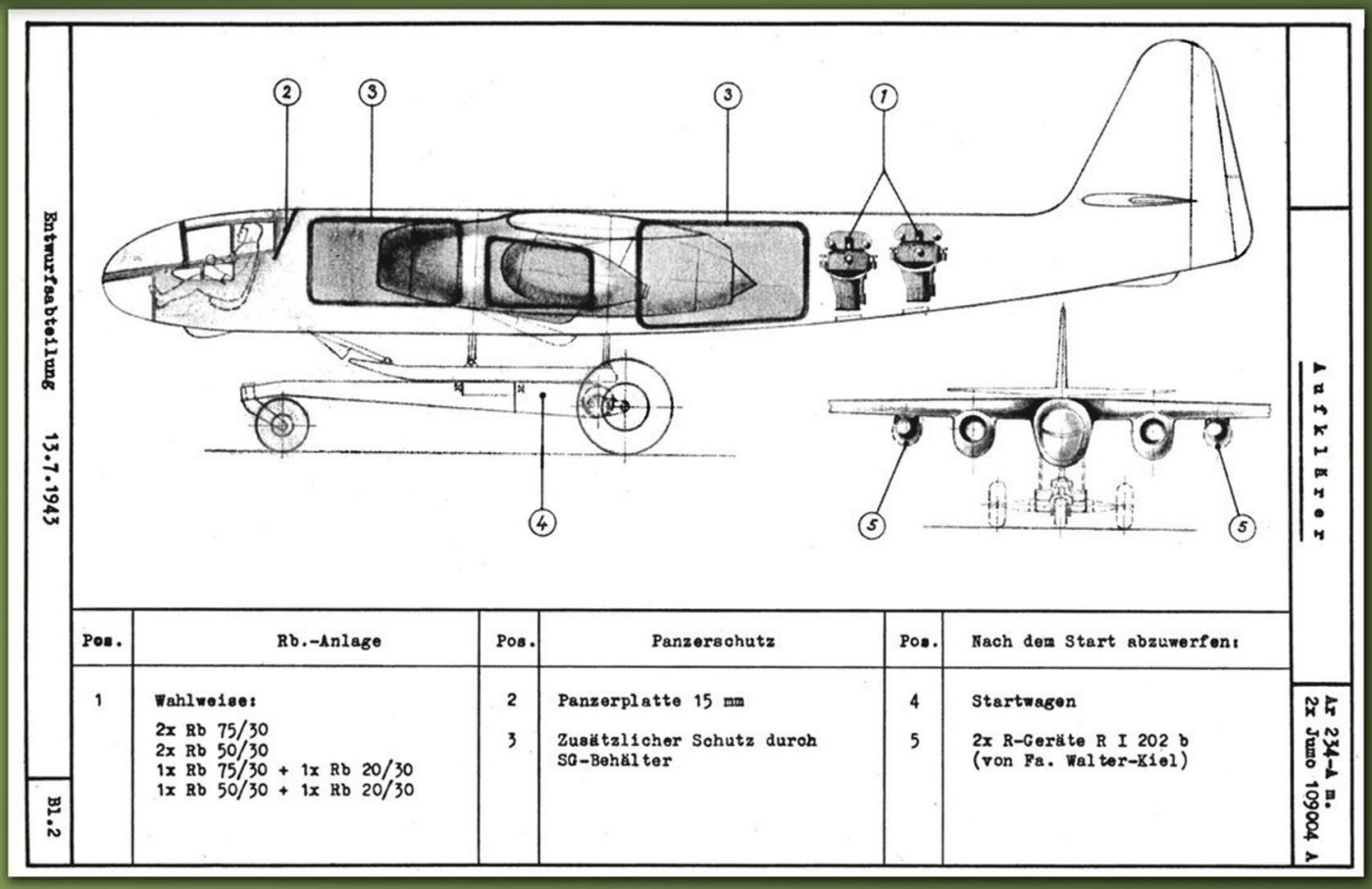


▲ Habitacle d'un Ar 234 A quadriréacteur.

◀ Habitacle d'un Ar 234 A biréacteur.

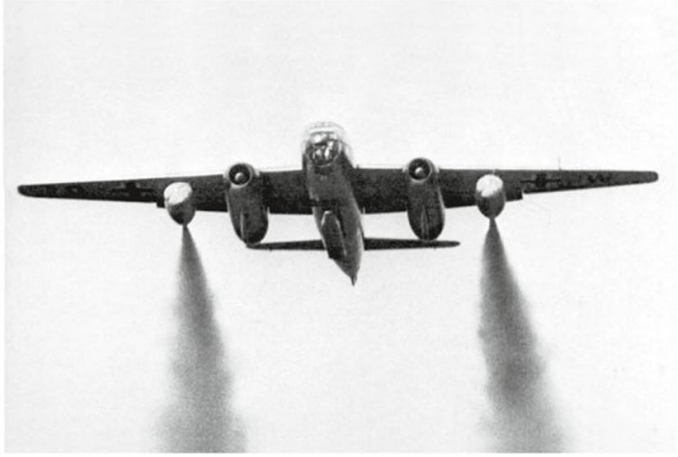
Dès sa sortie, démonté, de l'usine de Brandenburg, l'Ar 234 V1 est transporté, le dimanche 18 juillet 1943, à Rheine, où le remontage est immédiatement entrepris et terminé le lendemain. Le premier point fixe des réacteurs et les premiers roulages sont effectués le 21 juillet. Enfin, le vendredi 30 juillet 1943, l'**Ar 234 V1**, **WNr. 130001, codé TG + KB**, prend l'air pour la première fois. Il est 20h02.
Le chariot est détruit lors de ce premier envol à cause de dommages provoqués au parachute-frein par les bras supportant le fuselage de l'avion. À 20h15 [3], l'appareil reprend contact avec le sol sur ses patins. À cause de la destruction du chariot, l'attente de fourniture de nouveaux bras, le délai de remontage, le renforcement des supports à cause de 1 000 kg de plus de carburant que lors du premier vol et, finalement, le remplacement des réacteurs par ceux destinés à l'**Ar 234 V3**, encore en finition, le prototype V1 n'est de nouveau « *Flugklar* » que le 8 août 1943. Le second vol n'a lieu que le mardi 10, de 16h37 à 17h31. Pour ces deux premiers vols, le *Flugkapitän* **Heinz Selle** est aux commandes. Dans son rapport du 12 août, il fait part de ses « bonnes impressions » sur l'ensemble de l'avion, qui put atteindre 650 km/h. Le premier décollage « au poids de 6 330 kg demanda 750 m de piste, et le second, à 7 400 kg, en demanda bien 1 000 ».

COUPE LONGITUDINALE DE L'AR 234 A

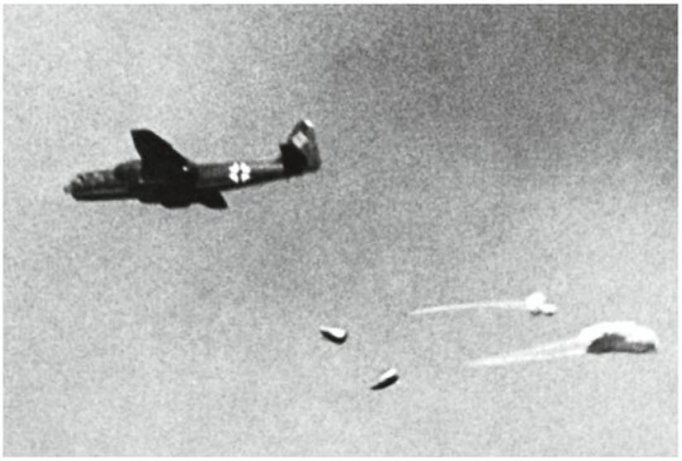


(Tiré des archives Arado)

▲ Après les insuccès du largage à 60 m d'altitude, le chariot est désormais freiné au sol.



▲ Sous la poussée supplémentaire des fusées d'aide au décollage, l'Ar 234 V2 prend rapidement de l'altitude.

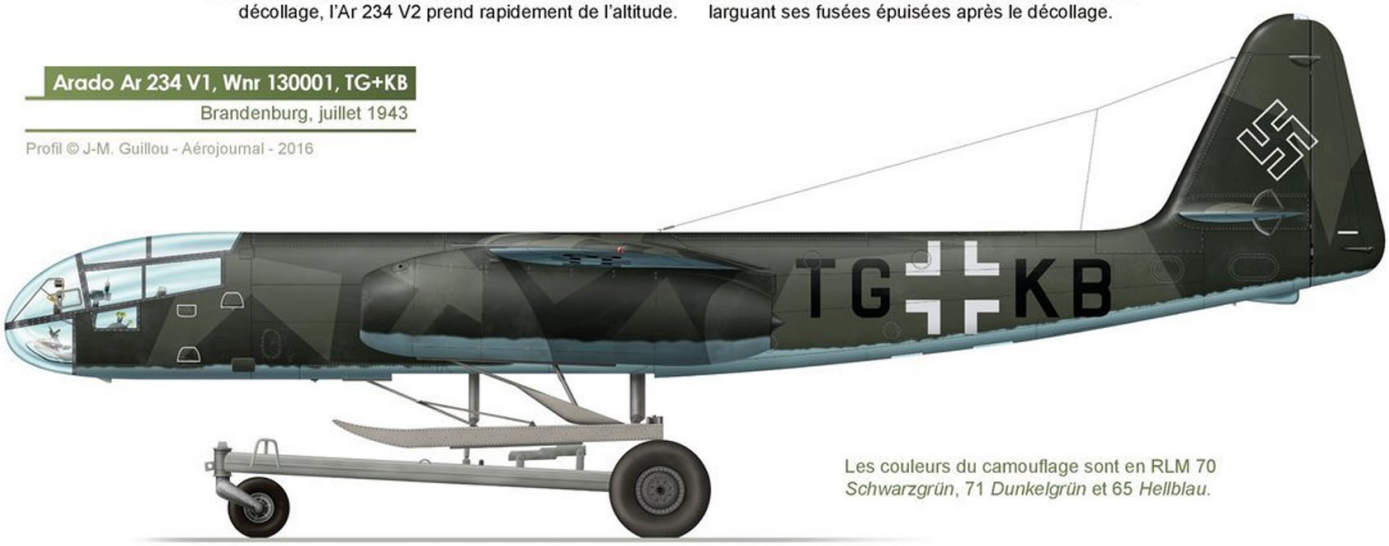


▲ En trois vues tirées d'un film d'usine, l'Ar 234 V2 larguant ses fusées épuisées après le décollage.

Arado Ar 234 V1, Wnr 130001, TG+KB

Brandenburg, juillet 1943

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2016



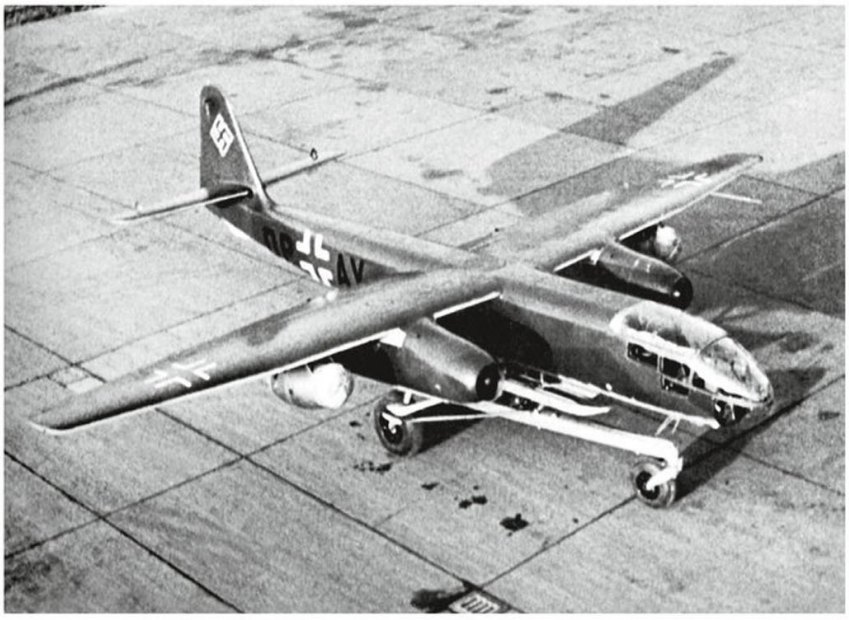
Les couleurs du camouflage sont en RLM 70 *Schwarzgrün*, 71 *Dunkelgrün* et 65 *Hellblau*.

◤ et ▲ L'Arado Ar 234 V3 à l'atterrissage. On remarquera la surprenante attitude de l'avion en train de glisser sur ses patins.

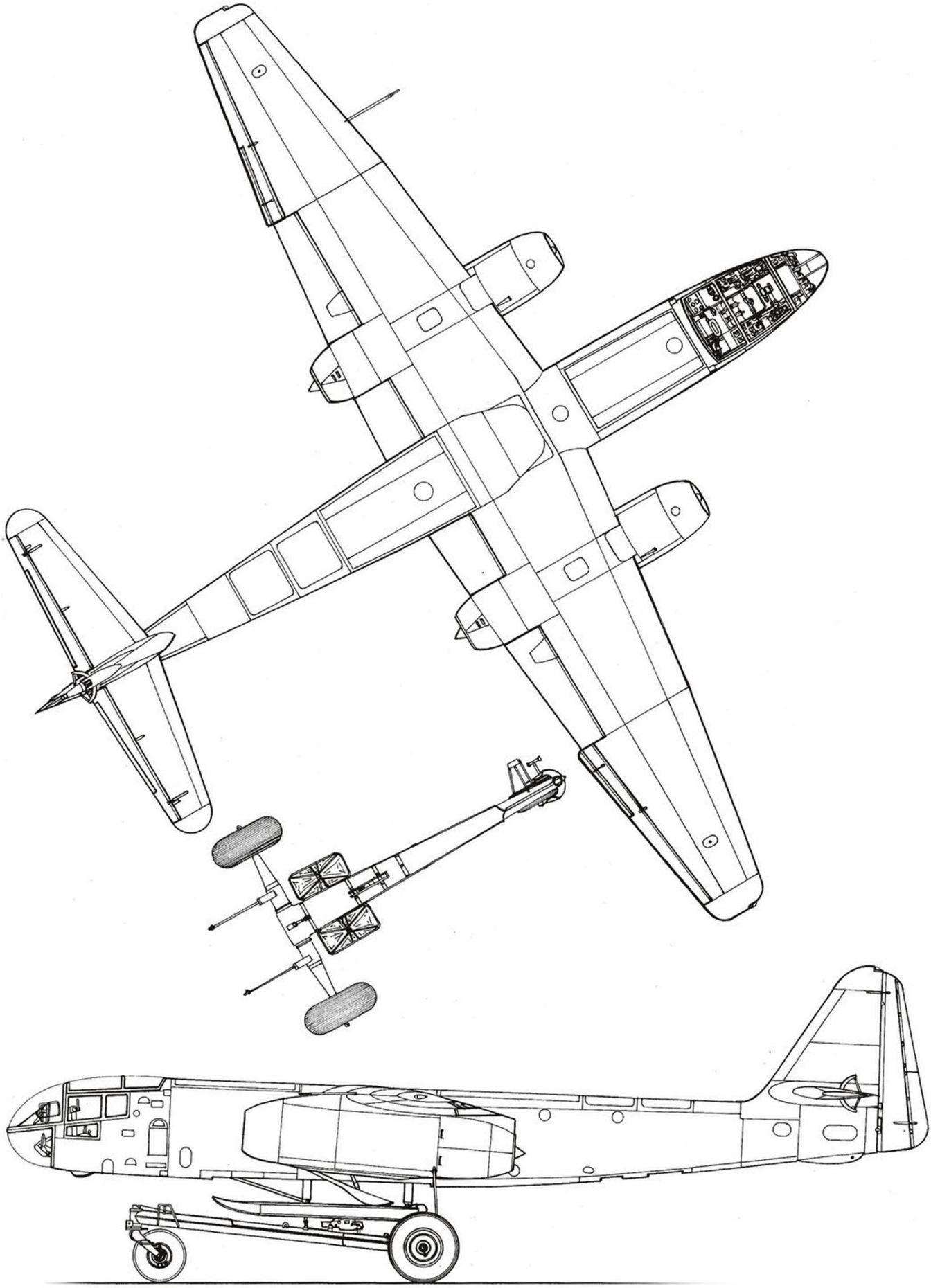
Lors de ces vols, le chariot est largué de 65 m d'altitude à la vitesse de 230 km/h, mais les parachutes de récupération ne fonctionnent pas, et le chariot est sévèrement endommagé, voire détruit. Les atterrissages se font à 165 km/h. Le *Flugkapitän* Selle déclare que « dans l'ensemble, l'avion est empreint de sécurité ». Le 21 août suivant, après vingt minutes, au cours du troisième vol (décollage à 16h56), Selle s'aligne à la vitesse de 250 km/h pour atterrir, patins sortis et volets d'atterrissage baissés. Il veut, cependant, remettre les gaz pour un survol du terrain lorsqu'il subit une perte de puissance sur les deux réacteurs. Ne pouvant faire demi-tour, il cherche une prairie « libre de bétail » pour se poser sur les patins « normalement ». L'avion se pose queue haute assez durement et, au bout d'une course de 160 mètres, s'arrête encore plus brutalement, sévèrement endommagé. En réalité, l'appareil n'est pas en faute ; Selle a confondu les boutons-poussoirs « Ralenti » et « Arrêt », ce dernier devant être protégé, en vol, par un clapet.

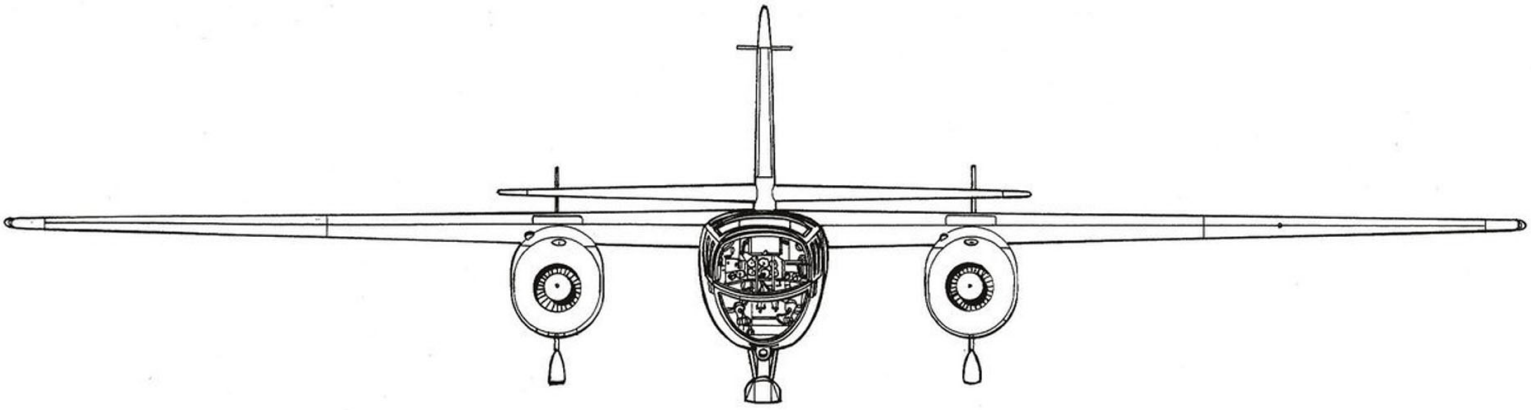
En juillet 1944, la cellule de ce prototype est sélectionnée pour étudier, chez Siemens, l'installation des antennes du radar FuG 217 dans l'empennage horizontal de l'Ar 234, avec le plan fixe métallique ou en bois et la partie mobile exclusivement en bois.
Les prototypes **Ar 234 V2 (WNr. 130002, Skz DP + AW), V3 (WNr. 130003, SkzDP + AX), V4 (WNr. 130004, Skz DP + AY)** et **V5 (WNr. 130005, Skz GK + IV)** effectuent leur premier vol, respectivement, les 13 septembre, 29 septembre, 26 novembre et 22 décembre 1943, aux mains de Selle pour les deux premiers, aux mains du *Flugkapitän* Ubbo Janssen pour les deux autres. Ces prototypes sont propulsés par des Jumo 004 A. Du 30 août au 13 septembre, aucun appareil n'est disponible, puis du 3 octobre au 26 novembre, la Luftwaffe se retrouve avec un seul prototype. En effet, le V1, comme vu, a été si gravement accidenté qu'il ne vole plus, et l'**Ar 234 V2**, à la suite d'un incendie de réacteur, est détruit lors de son cinquième vol le 1er octobre 1943. Selle, qui était aux commandes et qui avait fait effectuer son premier vol au V3 l'avant-veille, est tué dans l'accident.
Après l'accident fatal du V2, il est alors décidé, comme suite à des conversations avec Messerschmitt, d'installer, entre autres équipements, une cloison pare-feu au-dessus des réacteurs pour protéger l'intrados des ailes et un système d'élimination du carburant de fuite sur les parties chaudes des réacteurs. L'aération des capots moteurs est également changée de manière à « provoquer une chute de pression de l'avant vers l'arrière », et les prototypes à venir seront équipés d'extincteurs automatiques et, certains d'entre eux, d'un siège éjectable, tels les Ar 234 V3, V4, V5, V6, V9, V10, V11, V15, V16 et V17.

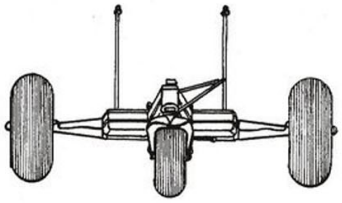
▼ Ar 234 V4. L'avion, vu sous n'importe quel angle, est élégant.



▼ Le chariot, seconde version, sous l'Ar 234 V5. On remarque les nouveaux supports sur lesquels les patins des nacelles viennent prendre appui.



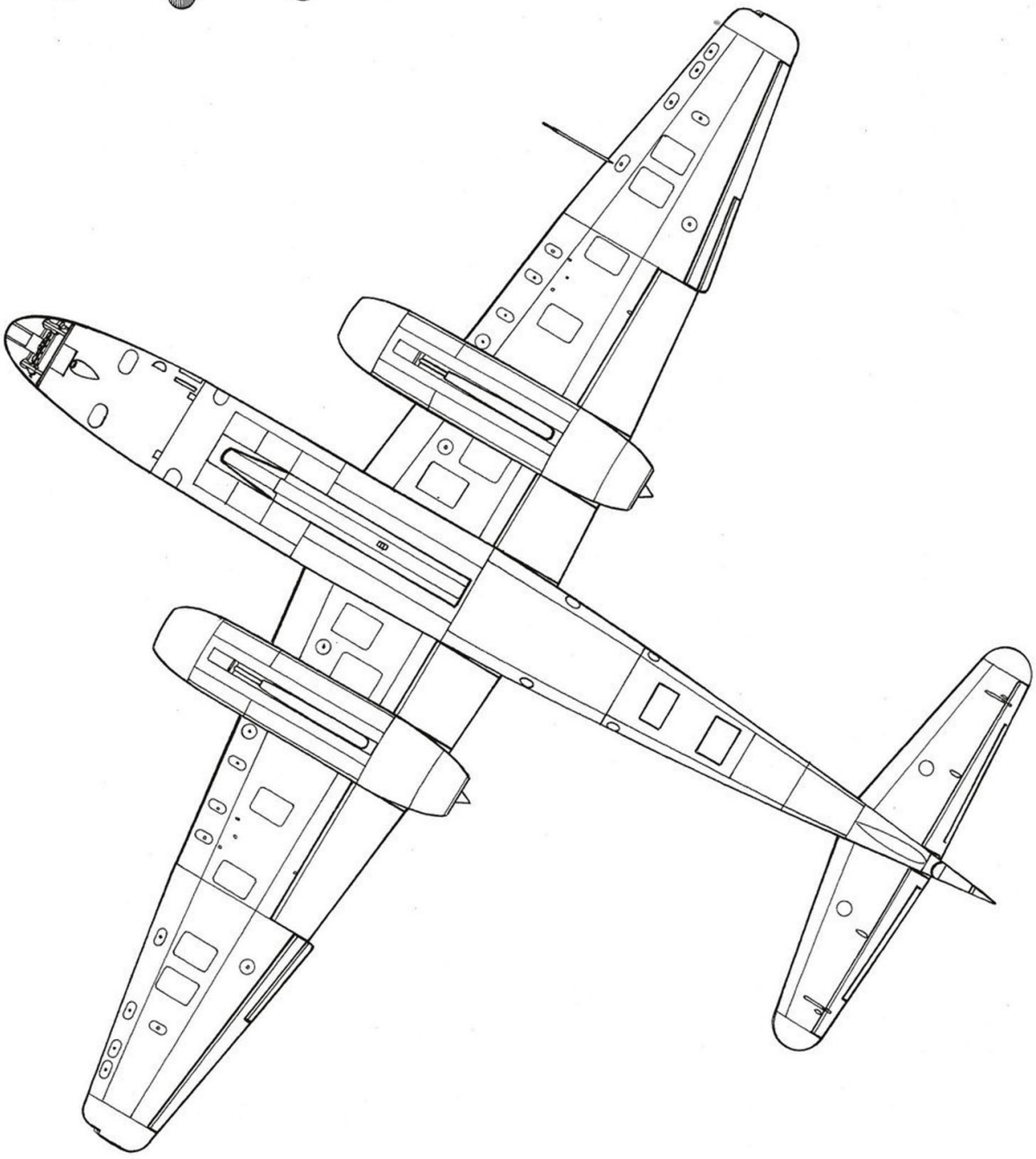




ARADO AR 234 V1 BLITZ

72e

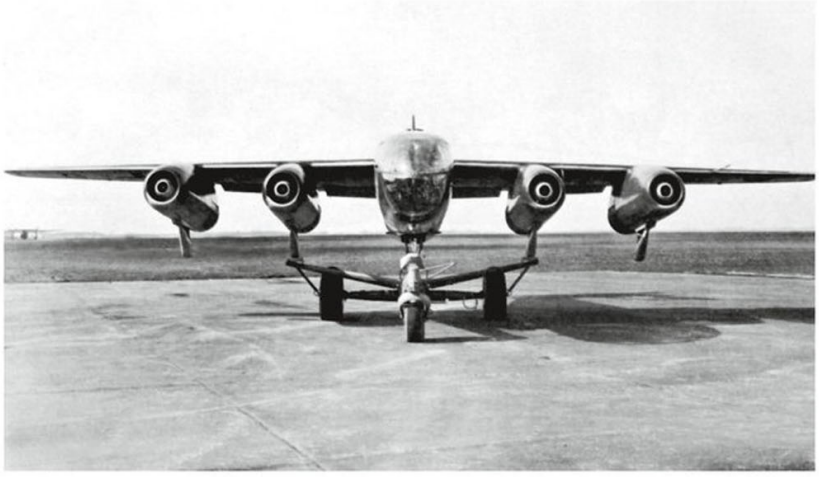
© Hubert Cance / Aérojournal, 2016



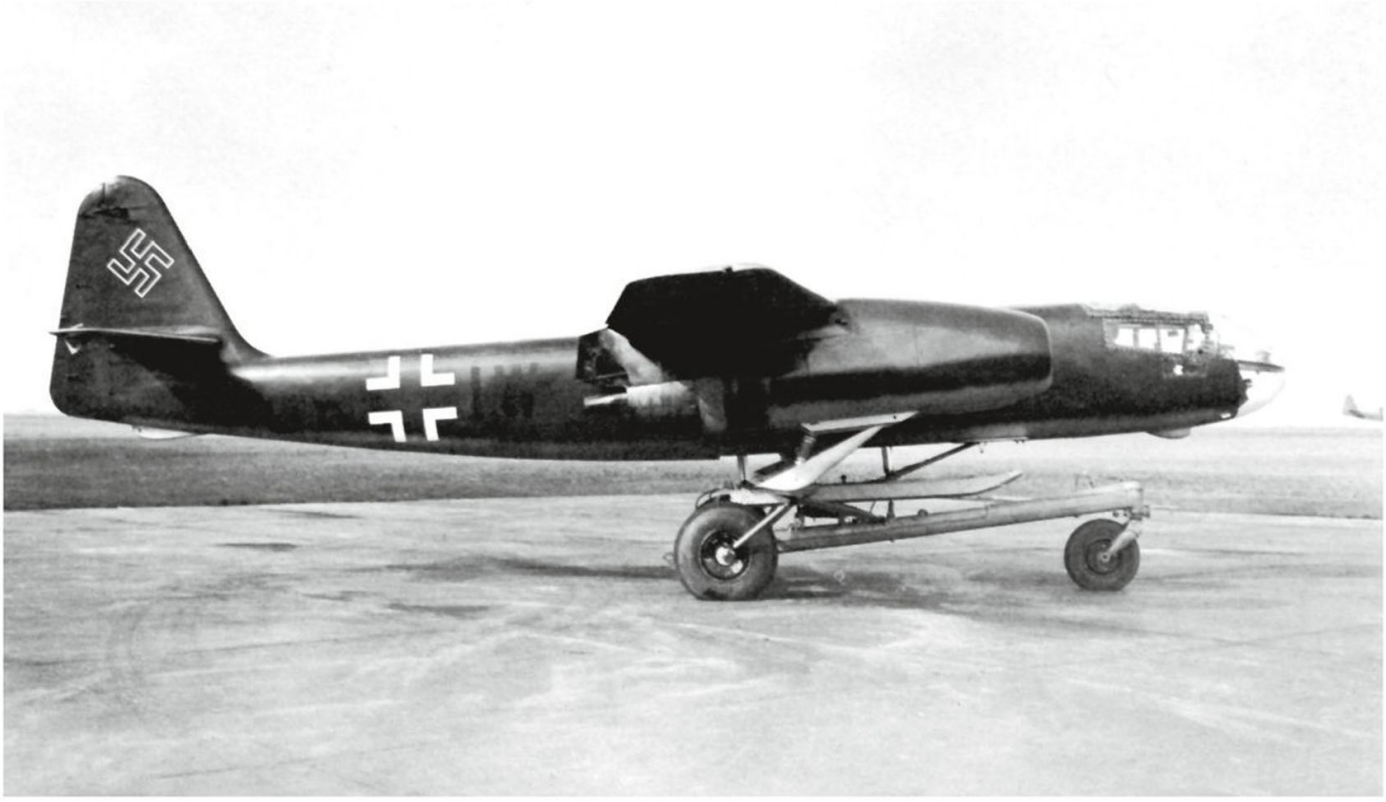
2 LES PROTOTYPES À PATINS QUADRIRÉACTEURS

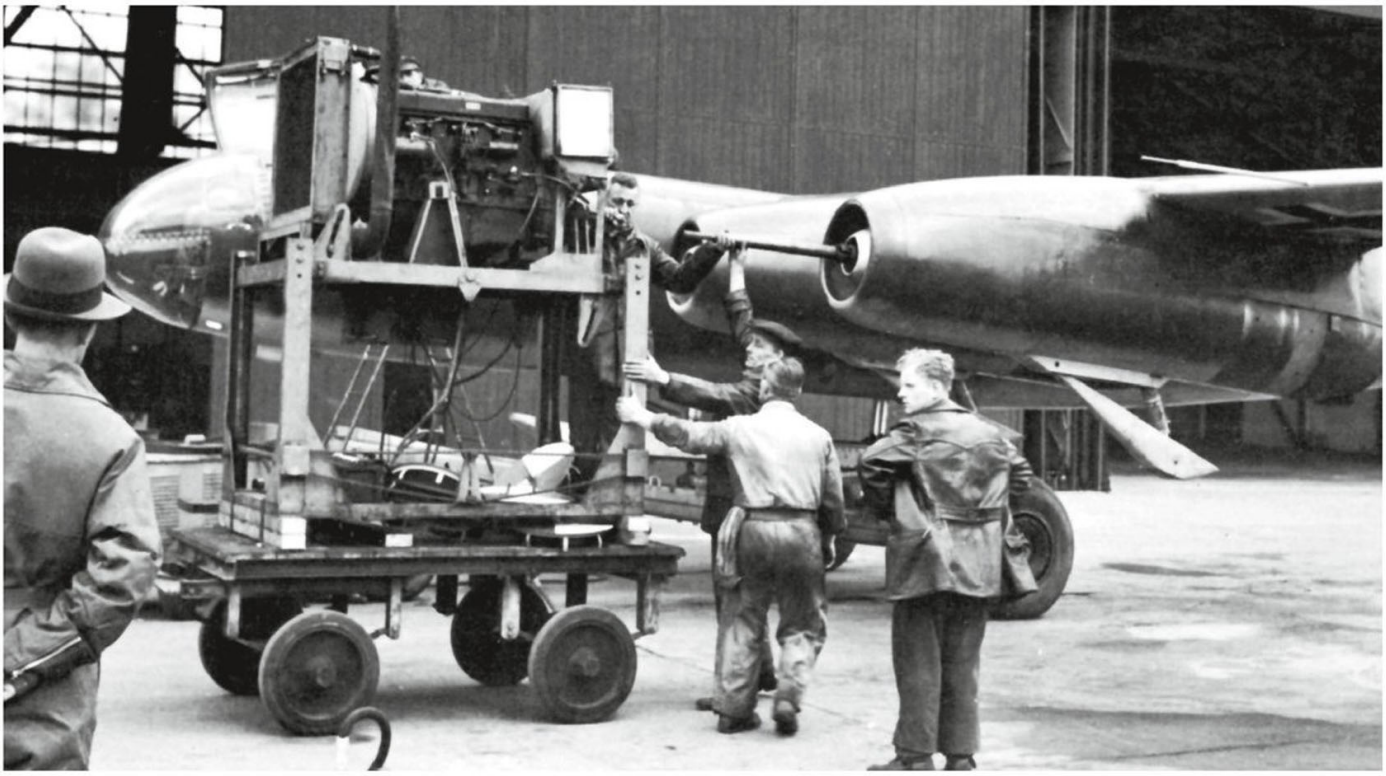
Les **Arado Ar 234 V6 (GK + IW, Wk.Nr. 130006)** et **Ar 234 V8 (GK + IY, Wk.Nr. 130008)**, devenus quadriréacteurs à moteurs BMW 003 A-0, se distinguent l'un de l'autre par le fait que les moteurs sont séparés sur le V6 et regroupés en deux nacelles de deux moteurs sur le V8. Le V6, qui effectue son premier vol le 25 avril 1944 (pilote Ubbo Janssen), se crashe à l'atterrissage le 1er juin suivant et ne volera plus jamais. L'**Ar 234 V8, WNr. 130008, Skz GK + IY**, dont le premier vol remonte au 4 février 1944, est retiré du programme d'essais le 6 mai de la même année.

L'**Ar 234 V7, WNr. 130007, Skz GK + IX**, est un biréacteur à moteurs Jumo 004 B-0 qui vole pour la première fois le 22 juin 1944. Il est versé à la 1./*Versuchsverband* ObdL, où il sera codé T9 + MH. Nous le retrouverons plus loin. ■

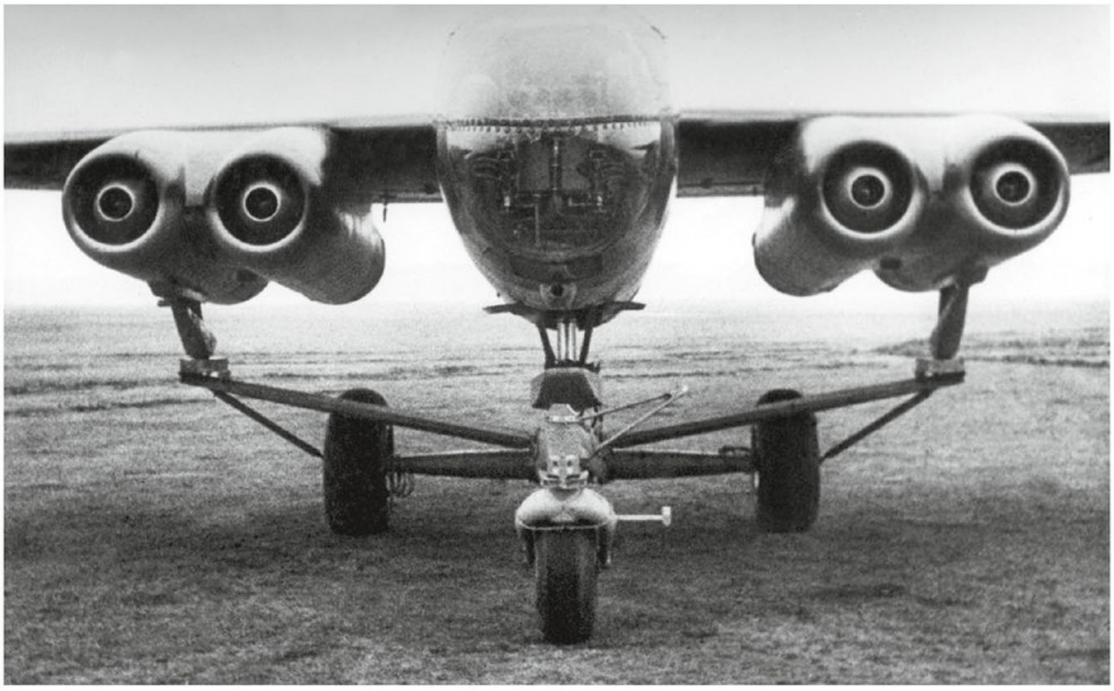


Ces 3 photos et page de droite, en haut : Le quadriréacteur Ar 234 V6, WNr. 130006, Skz GK+IW, à moteurs BMW 003 A-0, vu sous différents angles et tracté à la force humaine vers son aire de point fixe avant le décollage. La dernière photo montre le démarrage d'un des moteurs *via* un moteur auxiliaire externe.

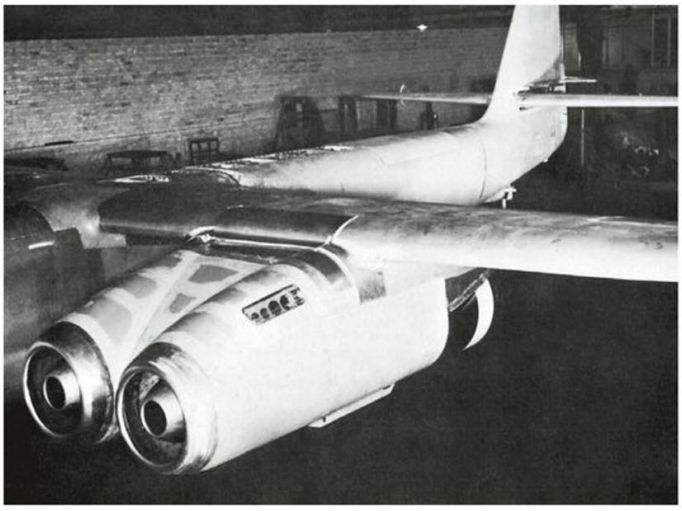


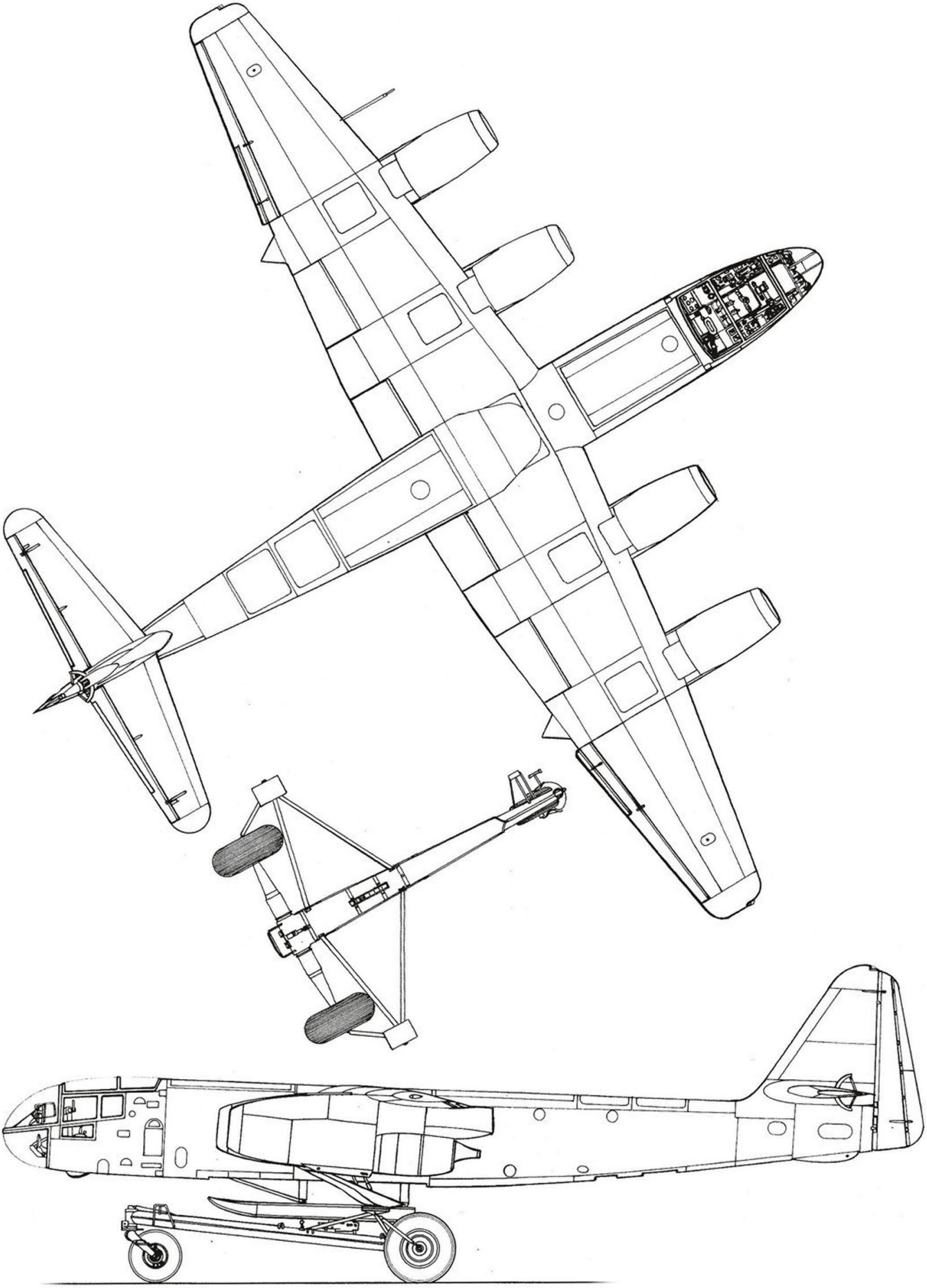


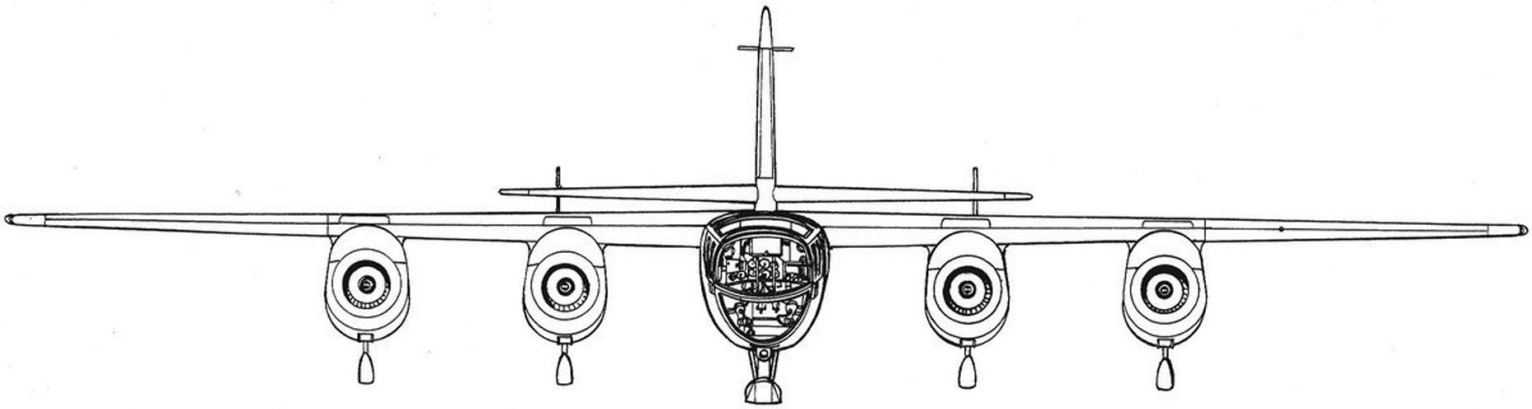
▶ L'Arado Ar 234 V8, WNr. 130008, GK+IY. À la différence de l'Ar 234 V6, les réacteurs sont groupés par deux en nacelle. L'aérodynamisme en a été amélioré.

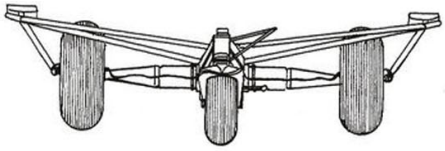


◢ Ar 234 V8. Deux vues de la nacelle gauche regroupant deux réacteurs.









ARADO AR 234 V6 BLITZ

72e

© Hubert Cance / Aérojournal, 2016

LE BOMBARDIER ?

1 LES PROTOTYPES À TRAIN TRICYCLE

Il apparaît évident, très rapidement, qu'un train d'atterrissage à roues est nécessaire pour le *Hecht* Si le décollage avec le chariot ne présente pas d'inconvénient majeur, il n'en est pas de même lors des manœuvres au sol et de remise en service. Il faut noter que les pilotes d'essai sont très satisfaits de pouvoir « atterrir n'importe où, ou presque ». En outre, l'emport d'une bombe ventrale serait grandement facilité par un fuselage libre de tout patin.
À partir de l'**Ar 234 V9, WNr. 130009, Skz PH + SQ,** qui effectue son premier vol le 12 mars 1944 avec Ubbo Jansen aux commandes, le **Blitz**, dont le nom de code aux essais est *Hecht* (brochet), est équipé d'un train tricycle à grosses roues (935x345) pour terrains sommairement aménagés qui, avec des amortisseurs faibles, « fait se balancer l'avion au roulage d'une aile sur l'autre et d'avant en arrière, ne reprenant son assiette que très lentement ». [1] Ce prototype sera celui qui effectuera le plus de vols, avec le 110e et dernier le 5 septembre 1944.

– le **V10 (WNr. 130010, Skz PH + SR, premier vol en avril 1944)** se distingue du précédent par le montage au-dessus de la verrière d'un périscope visant également vers l'arrière.

– le **V11 (WNr. 130021, Skz PH + SS)**, équipé de deux réacteurs Jumo 004 B, vole pour la première fois le 10 mai 1944, emmené par Walter Kröger. C'est l'avion de définition de la série B-1.

– le **V12 (WNr. 130022, Skz PH + ST),** qui vole pour la première fois le 15 septembre 1944, est équipé de réacteurs Jumo 004 B-1. Il sert, entre autres, à des essais de phare de roulage et d'éclairage intérieur en ultra-violet. Günther Eheim procède, le 3 octobre 1944, à des vols en haute altitude avec un empennage vertical agrandi, mais les améliorations ne sont pas probantes. Le **V12** sert également à des essais de simulation de chasse de nuit en octobre 1944 avec le pilote Kunz. Il est détruit par bombardement le 4 avril 1945.

– le **V14 (WNr. 130024, Skz PH + SV)** reçoit deux réacteurs BMW 003 A-0 ou deux Jumo 004 B-1… Il n'y a pas de date certaine pour son premier vol, qui a dû avoir lieu en décembre 1944. Il sert à des essais d'appareillage radio et est détruit volontairement en avril 1945 afin de ne pas tomber aux mains des Alliés…

– le **V15 (WNr. 130025, Skz PH + SW)**, équipé de deux BMW 003 A-0, vole le 20 juillet 1944. Il est accidenté le 4 août 1944, avec Ubbo Jansen comme pilote, à la suite d'une panne totale des réacteurs. Réparé, il sera par la suite versé à l'OKL Oranienburg, codé T9 + HL. Il est détruit en avril 1945 avec 16 heures de vol seulement.

– le **V16 (WNr. 130026, Skz PH + SX)** est équipé de deux moteurs BMW 003R (combiné réacteur et fusée). Il est détruit, non fini, par les Britanniques. Comme résultat des recherches effectuées

Ces 3 photos :
L'Arado Ar 234 V9, qui sert à la définition de la série B, est vu avec différentes charges de bombes ou de réservoirs supplémentaires de carburant, voire d'une combinaison des deux.

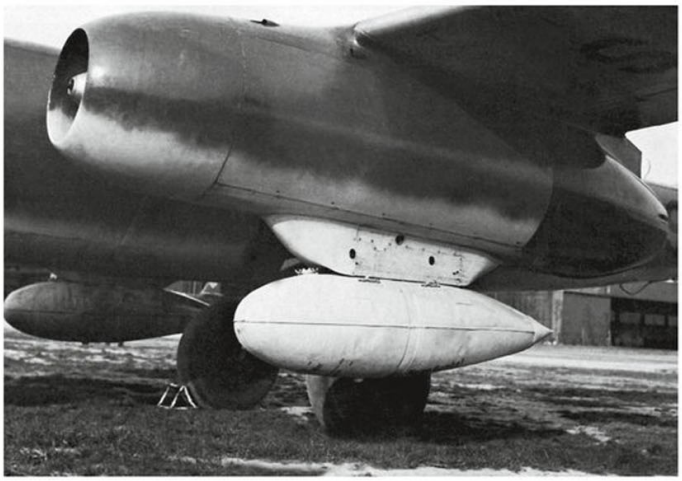
en soufflerie au **Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt** (DVL) et à l'**Aerodynamische Versuchsanstalt** de Göttingent (AVA) pendant l'année 1942, différentes ailes en flèche doivent être essayées sur l'Ar 234. En conséquence, l'**Ar 234 V16,** après en avoir testé une en flèche en bois (*Versuchsflügel* I ou aile expérimentale n° 1), est muni d'une aile innovante, la *Versuchsflügel* II, en forme de croissant, c'est-à-dire à flèche décroissante de l'emplanture au saumon (37° à 23°) qui, dans l'esprit de ses inventeurs, le *Dipl. Ing.* Rudiger Kösin et son assistant Walter Lehmann, doit permettre de garder le même nombre de Mach critique sur toute la longueur du bord d'attaque. Cette formule sera choisie, après la guerre, par les Britanniques pour le bombardier nucléaire tactique **Handley Page HP 80 Victor**. Elle sera testée à l'échelle 1/3 sur le planeur HP 87 et l'avion expérimental **Handley Page HP 88.**

– **le V17 (WNr. 130027, Skz PH + SY)** effectue son premier vol le 25 septembre 1944. Il est équipé d'un siège éjectable. Il est versé à la 3./*Versuchsverband* ObdL, codé T9 + LL, où il sera détruit en avril 1945. À partir de ce prototype, tous les modèles expérimentaux à venir reçoivent des réacteurs **BMW 003 A-1**.

– le **V18 (WNr. 130028)** est le dernier prototype de la série B. Cependant, il est nanti de quatre réacteurs groupés par deux en nacelles. Équipé de l'aile en croissant mais métallique et à profil laminaire (ou *Versuchsflügel* IV), il ne sera jamais terminé selon toutes les apparences. Il est également prévu de le propulser par deux réacteurs **Heinkel He S 011**.

Lors d'une réunion tenue à Landeshut, en Silésie (aujourd'hui Kamieniogara, en Pologne), le 19 septembre 1944, il est décidé de la construction par la firme Petera de deux ailes d'essai en bois pour l'Arado **Ar 234 V16**. Le montage et les contrôles de la première, sans fentes, devront être terminés pour le 14 octobre 1944. La seconde, avec fentes, sera montée ultérieurement.

[1] Rapport du 30 avril 1944 concernant le 32e vol du V9 du 26 avril, pilote *Flugkapitän* Günther Eheim.



Vues de l'Arado Ar 234 V9, WNr 130009, PH+SQ avec, à gauche, une bombe SC 500 ventrale et une sous chaque nacelle de réacteur et, à droite, un réservoir supplémentaire de 300 litres de carburant sous chaque nacelle.

Cette vue de la moitié arrière de l'Ar 234 V9 nous expose clairement la disposition du câble du parachute-frein de l'avion. En arrière-plan, la queue de l'Ar 234 V1, WNr. 130010, Skz PH+SR.

2 LES AVIONS DE SÉRIE BIRÉACTEURS

1) L'AR 234 B-1, de reconnaissance, peut recevoir les combinaisons d'appareils photographiques suivants :

- 2 x Rb 75/30 ou
- 2 x Rb 50/30 ou
- 1 x Rb 75/30 et 1 x Rb 20/30 ou
- 1 x Rb 50/30 et 1 x Rb 20/30. [2]

Il est prévu qu'il soit armé de deux mitrailleuses lourdes MG 151 tirant vers l'arrière et logées dans une gondole ventrale, alimentées de 250 coups par arme. Comme viseur périscopique pouvant « regarder » vers l'avant comme vers l'arrière, c'est le périscope **PV 1B** qui est sélectionné. Le pilote est protégé par une plaque de blindage, et l'avion peut emporter, à raison d'un sous chaque réacteur, deux réservoirs supplémentaires de carburant.

2) L'ARADO AR 234 B-2, multirôle, est basé sur la version précédente, mais lors de la définition de cette version, il s'agit uniquement d'un bombardier. Il est donc équipé d'un râtelier **Schloß 500** ventral dans une cavité pratiquée dans le fuselage. Un râtelier ETC 503 est monté sous chaque nacelle de réacteur. La charge normale de bombes est de 1 000 kg, mais elle peut être outrepassée en combinant les bombes suivantes : SC 250, SC 500, SD 500, SC 1000, SD 1000, PC 1400, BT 700, BT 1400 et SC 500 RS. Les trois dernières charges demandent de nouveaux appareils de suspension.

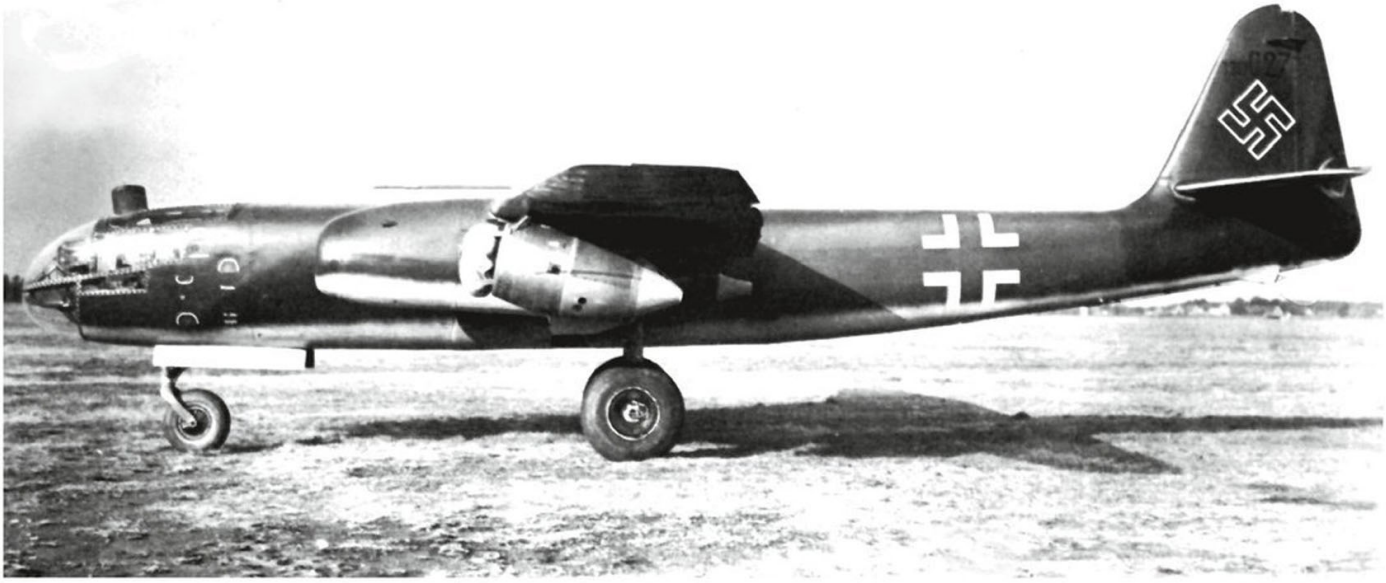
Le périscope est de type BZA 3 ou, le plus particulièrement, BZA 1B avec le calculateur Lotfe 7K. Cette version B-2, alors désignée B-2b, garde la possibilité d'être équipée d'appareils photographiques afin de n'avoir qu'une seule production dont les exemplaires seront diversifiés selon les besoins de la Luftwaffe. La protection du pilote est assurée par une plaque de blindage dorsale et les réservoirs de carburant de type SG (souples). La défense contre les avions ennemis est assurée, théoriquement, par deux MG 151 fixes, tirant vers l'arrière. Il semble toutefois qu'un seul exemplaire a reçu cet armement.

La version B-1, devenue caduque, est alors abandonnée.

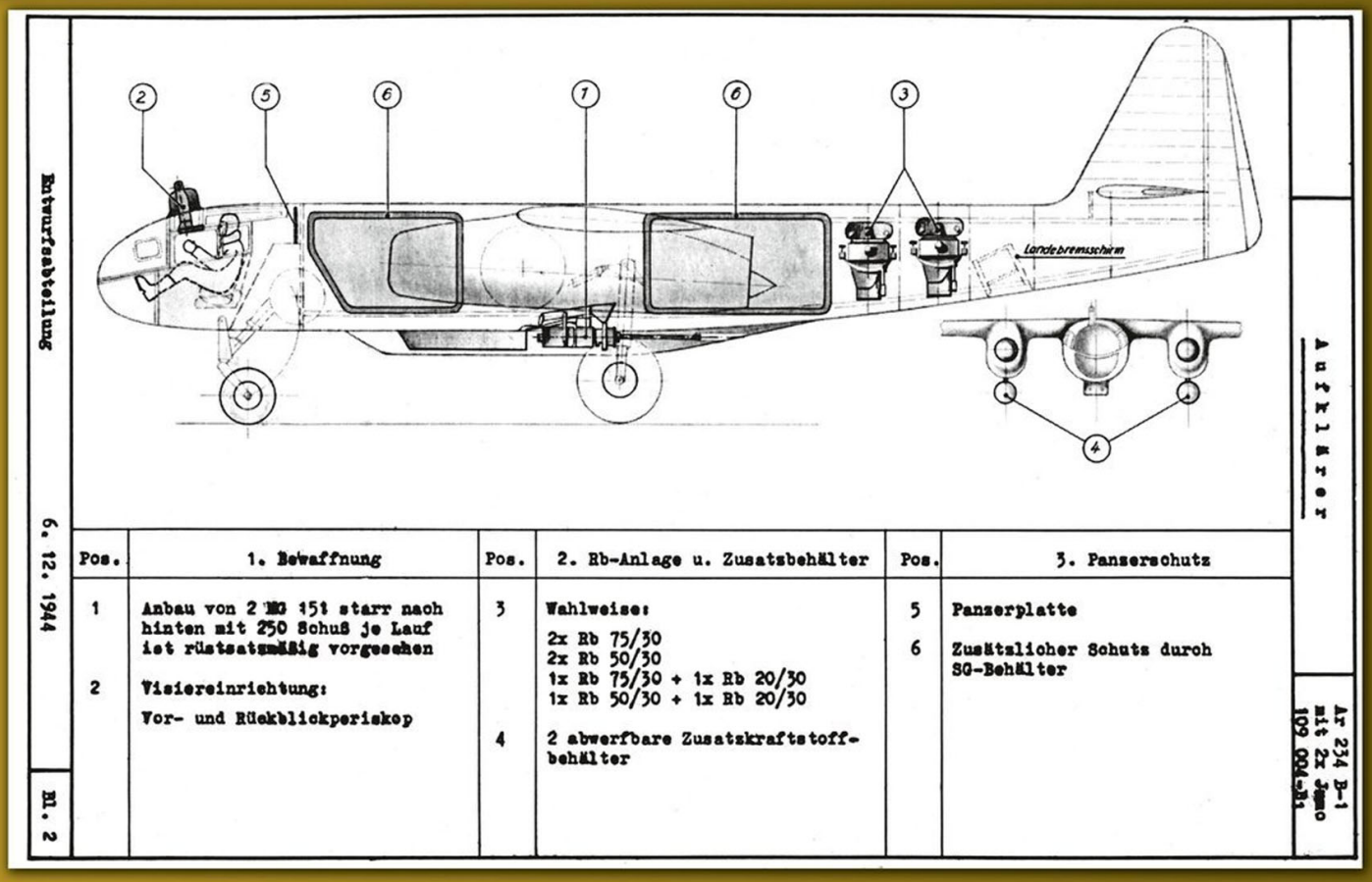
Un avion tel que le Blitz a fait, bien évidemment, l'objet de nombreuses études pour emporter les armements ou les charges les plus variés, allant jusqu'au canon MK 214 de 50 mm, voire 55 mm pour le MK 112, sur la proposition de Hitler à Göring… Pour les charges offensives, on relève la bombe Ruhrstahl-Kramer Fritz X, le missile Henschel Hs 293, la fusée R4M Orkan (Tornade) au nombre de 90 par avion en trois conteneurs de 30 (Ar 234 C) ou encore la fusée air-air Rheinmetall-Borsig R 100 BS de 100 mm à sous-munition incendiaire, à raison de six par appareil.

[2] Rb signifie *Reihenbildgerät* (appareil photo automatique). Le numérateur de la fraction indique la distance focale (en cm) de l'objectif utilisé et le dénominateur le format de l'image (en cm lui aussi).

Ces 3 photos : Arado Ar 234 V17, WNr. 130027, PH+SY. Les réacteurs sont des BMW 003. Il est équipé d'un siège éjectable.

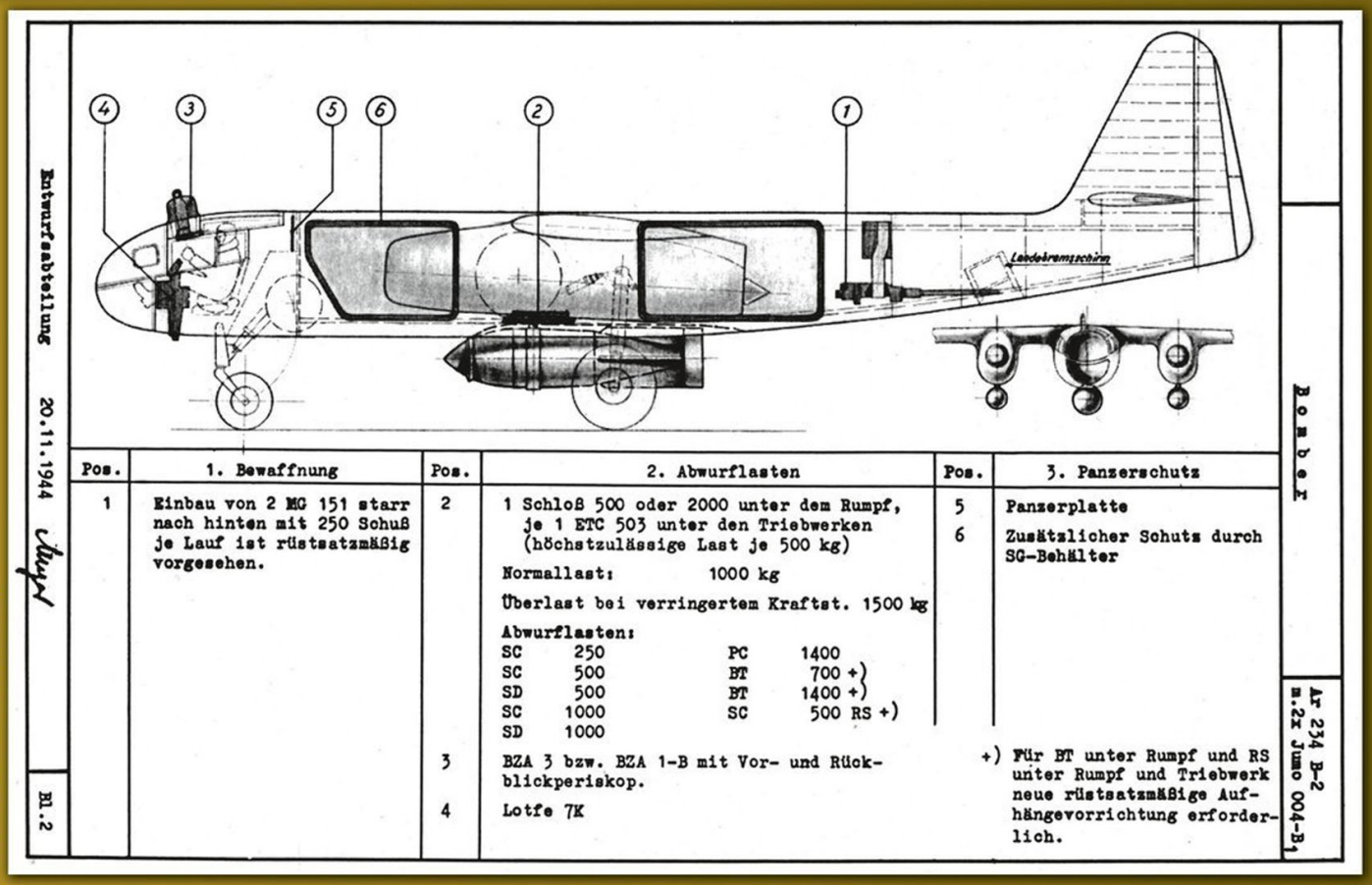


COUPE LONGITUDINALE DE L'AR 234 B-1



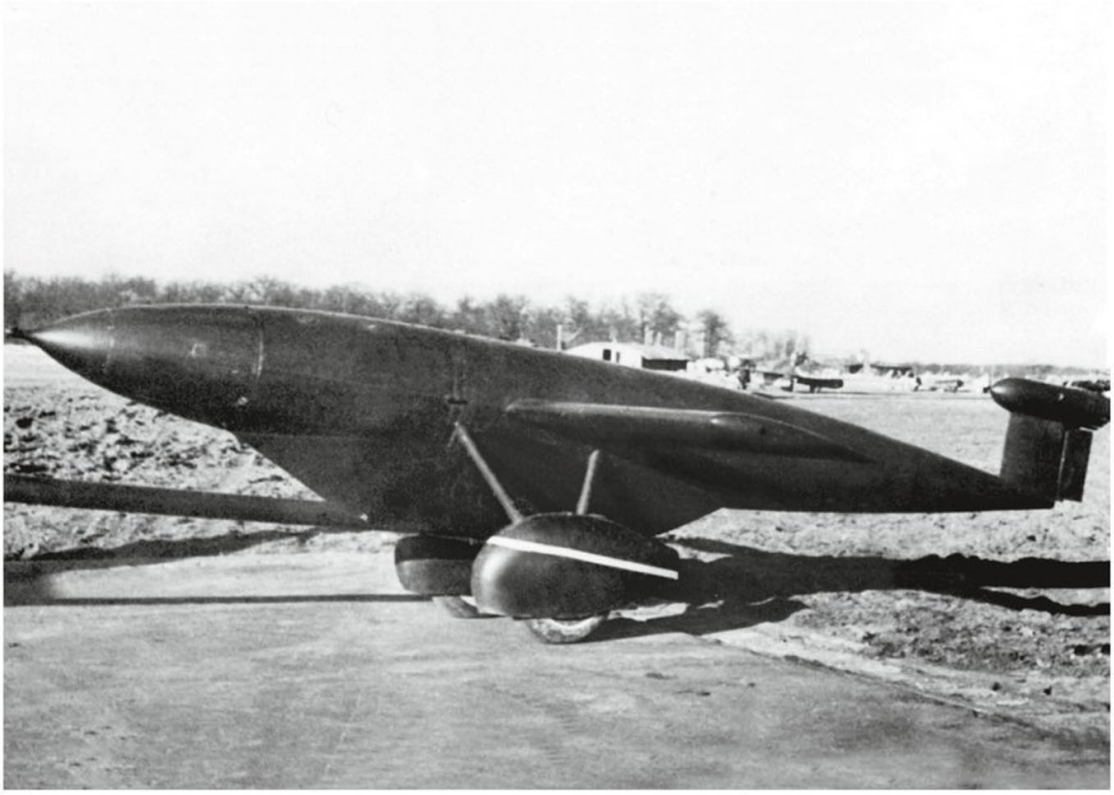
Pos.	1. Bewaffnung	Pos.	2. Rb-Anlage u. Zusatzbehälter	Pos.	3. Panzerschutz
1	Anbau von 2 MG 151 starr nach hinten mit 250 Schuß je Lauf ist rüstsatzmäßig vorgesehen	3	Wahlweise: 2x Rb 75/30 2x Rb 50/30 1x Rb 75/30 + 1x Rb 20/30 1x Rb 50/30 + 1x Rb 20/30	5	Panzerplatte
2	Visiereinrichtung: Vor- und Rückblickperiskop	4	2 abwerfbare Zusatzkraftstoffbehälter	6	Zusätzlicher Schutz durch SG-Behälter

COUPE LONGITUDINALE DE L'AR 234 B-2



Pos.	1. Bewaffnung	Pos.	2. Abwurflasten	Pos.	3. Panzerschutz
1	Einbau von 2 MG 151 starr nach hinten mit 250 Schuß je Lauf ist rüstsatzmäßig vorgesehen.	2	1 Schloß 500 oder 2000 unter dem Rumpf, je 1 ETC 503 unter den Triebwerken (höchstzulässige Last je 500 kg) Normallast: 1000 kg Überlast bei verringertem Kraftst. 1500 kg Abwurflasten: SC 250 — PC 1400 SC 500 — BT 700 +) SD 500 — BT 1400 +) SC 1000 — SC 500 RS +) SD 1000	5	Panzerplatte
		3	BZA 3 bzw. BZA 1-B mit Vor- und Rückblickperiskop.	6	Zusätzlicher Schutz durch SG-Behälter
		4	Lotfe 7K		+) Für BT unter Rumpf und RS unter Rumpf und Triebwerk neue rüstsatzmäßige Aufhängevorrichtung erforderlich.

(Tirés des archives Arado)

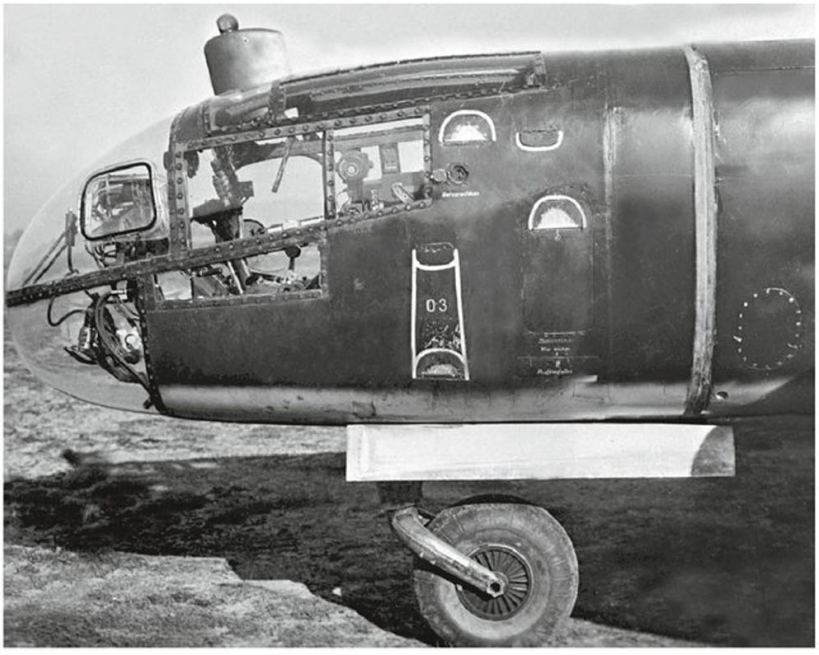


◀ Le DFS SG 5041 V1, une bombe volante V1 non motorisée pour l'étude du lancement éventuel par le « Blitz ». Face à l'échec des essais, le projet dérivé en réservoir supplémentaire de carburant est abandonné vers le printemps de 1944. (*Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug*)

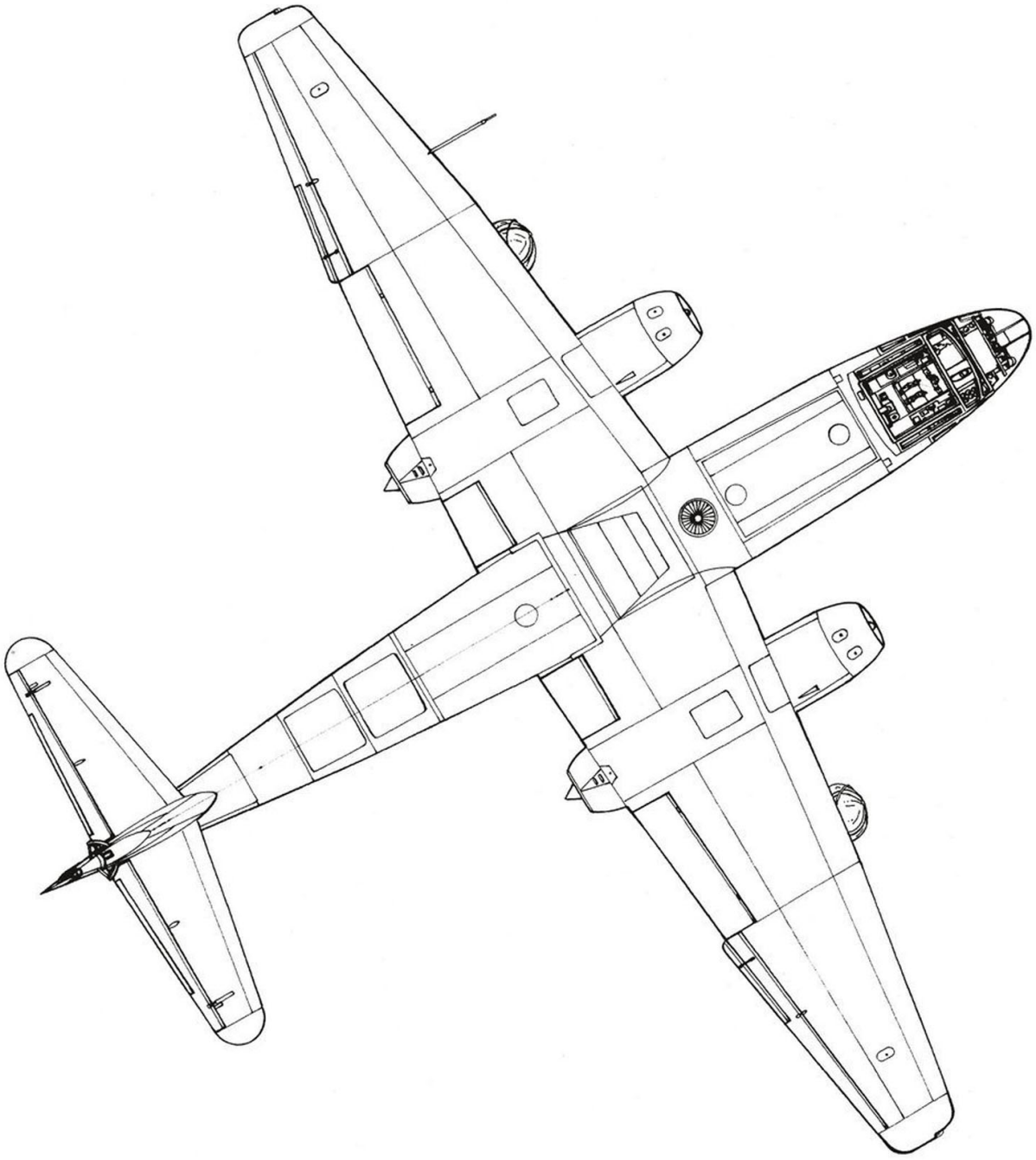
◣ Ci-dessous :
Le nez de l'Arado Ar 234 S3, WNr. 140103, GM+BC, au fuselage allongé. Cette modification est sans suite.

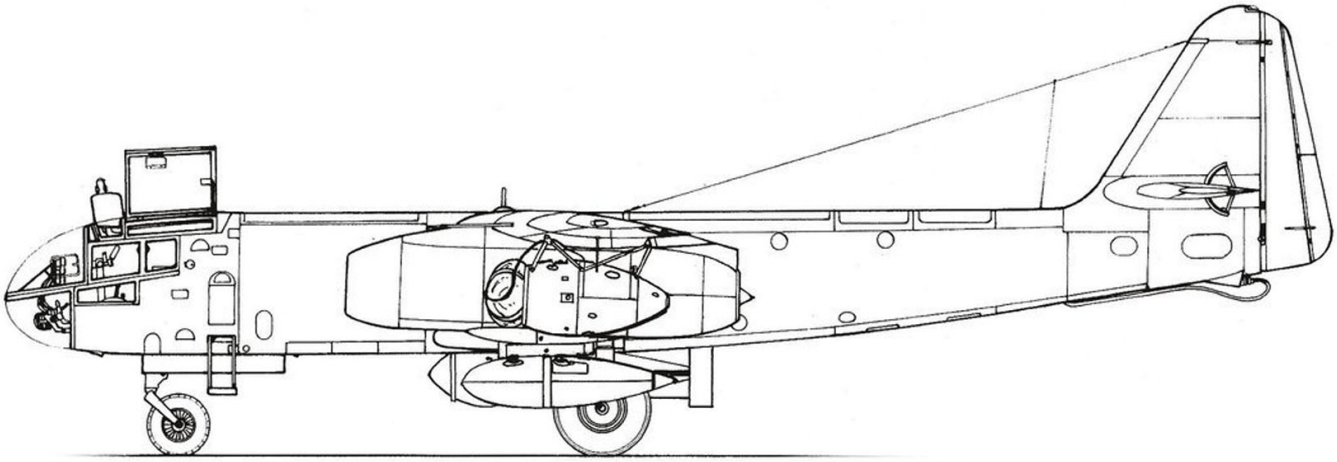
◣ En bas, à gauche :
La seule photo connue de l'ensemble Ar 234 S8 et SG 5041 V1.

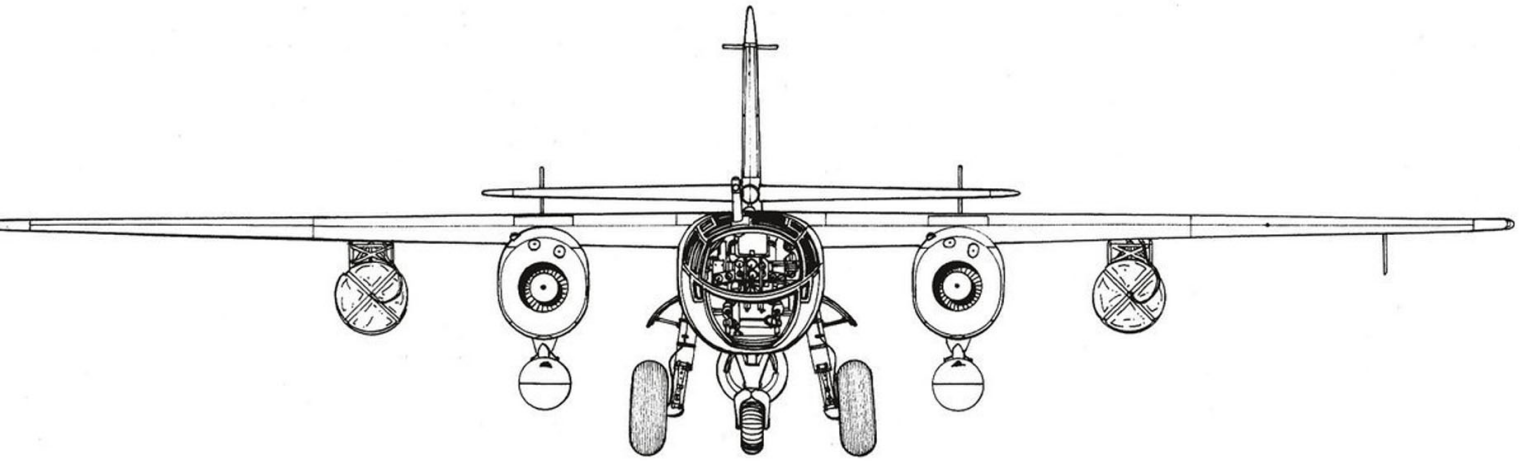
▼ Panneau central du tableau de bord d'un Ar 234 B-2.



Cependant, le projet le plus intéressant est l'emport du missile ou bombe volante Fieseler V1, soit tracté (mode *Deichselschlepp*), soit porté sur le dos ou pendu sous l'avion (mode *Huckepack*). Pour cela, le DFS construit un prototype non propulsé de la V1 désigné **SG 5041 V1** (SG = *Sondergerät* ou appareillage spécial et V1, dans ce cas, pour « premier prototype »). Cet engin reçoit un train d'atterrissage fixe et une barre de tractage. Comme avion tracteur, c'est l'**Ar 234 S8** qui est choisi et modifié en conséquence. Les essais sont loin d'être satisfaisants, le missile « marsouinant » continuellement, tant et si bien qu'au quatrième vol, le 14 mars 1944, la barre de tractage casse, le SG 5041 V1 étant détruit. Le SG 5041 V2 effectue, semble-t-il, un vol. L'idée est reprise pour fournir au Blitz un réservoir supplémentaire de carburant, mais aucun essai n'en sera jamais réalisé. Il est également prévu, en novembre 1944, une version Mistel du **Blitz** avec la bombe Arado E 377.
Selon un *Lieferplan* (plan de livraison) daté du 28 juillet 1944, la production de la version B-2 doit cesser en juin 1945 avec le 190e exemplaire. C'est la version C-3 qui doit prendre la relève en tout début de février 1945.







ARADO AR 234 B-2R BLITZ 72e

© Hubert Cance / Aérojournal, 2016

	AR 234 A	AR 234 B-2 ET B-2B	AR 234 C-3
	Bombardier monoplace à aile haute, biréacteur, à chariot et patins. Année de sortie : 1943	Bombardier monoplace à aile haute, biréacteur, à train tricycle. Année de sortie : 1944	Bombardier biplace à aile haute, quadriréacteur, à train tricycle. Année de sortie : 1945
Dimensions			
Envergure	14,20 m	14,40 m	14,44 m
Longueur	12,00 m	12,00 m	12,66 m
Hauteur	3,75 m	3,75 m	3,12 m
Surface alaire	27 m²	27 m²	27 m²
Finesse	7,47	7,47	7,72
Masse			
À vide	4 250 kg	4 766 kg	6 082 kg
Carburant	3 000 kg	3 033 kg	3 500 kg
Lubrifiant	30 kg	27 kg	90 kg
Équipage	90 kg	90 kg	180 kg
Charge max.admissible	3 620 kg	4 374 kg	5 158 kg
Au décollage	9 140 kg	9 140 kg	11 240 kg
Charge alaire	290,37 kg/m²	338,50 kg/m²	416,29 kg/m²
Rapport poids/poussée	5,62 kg/kgp (572,78 kg/kN)	5,02 kg/kgp (511,76 kg/kN)	3,51 kg/kgp (358,07 kg/kN)
Motorisation			
	2 x réacteurs Jumo 004 A-1 de 700 kgp chacun (6,87 kN chacun)	2 x réacteurs Jumo 004 B-1 de 910 kgp chacun (8,93 kN chacun)	4 x réacteurs BMW 003 A-1 de 800 kgp chacun (7,85 kN chacun)
Performances			
Vitesse maximale à 0 m	705 km/h	700 km/h	800 km/h
Vit. de croisière à 6 000 m	740 km/h	742 km/h	880 km/h
Taux de montée	7,40 m/s	8,33 m/s	9,98 m/s
Plafond pratique	11 000 m	12 000 m	12 500 m
Rayon d'action	1 400 m	1 400 m	1 200 km
Temps maximal de vol	2 h 18 min	2 h	1 h 30 min
Distance d'atterrissage	380 m avec frein-parachute, 760 sans	800 m	1 000 m
Vitesse d'atterrissage	140 km/h	140 km/h	167 km/h
Distance de décollage	-	-	900 m
Armement			
	-	2 canons MG 151/20 tirant vers l'arrière.	
		Éventuellement, 2 MG 151/20 tirant vers l'avant, mais très rarement montés sur les avions de série.	
Charge offensive	-	3 bombes SC 500 J ou SD 500 de 500 kg ou 1 bombe SC 1000 de 1 000 kg et 2 bombes de SC 250 J de 250 kg ou 1 bombe PC 1400 ou 3 AB 250 ou 500 anti-personnel.	
Divers			
		2 x Appareils photo. Zeiss Rb 50/30 pour l'Ar 234 B-2b	

3 LES PROTOTYPES QUADRIRÉACTEURS À TRAIN TRICYCLE

Le V13 (WNr. 130023, Skz PH + SU), bien que de la série B, est transformé en quadriréacteur. Il est détruit le 6 septembre 1944 lors de son premier vol, qui ne dure que… 14 secondes, après que trois de ses quatre réacteurs sont tombés en panne au décollage à 20 m d'altitude. Fatalité du chiffre 13 ?

C'est le prototype **Ar 234 V19 (WNr. 130029, PI + WX)** qui sert à la définition de la série C-1 ; il se caractérise par ses quatre réacteurs regroupés, comme sur le V8, deux à deux en nacelle et par une nouvelle cabine.
Son premier vol a lieu le 16 octobre 1944 aux mains de Ubbo Janssen. Il possède une cabine sous pression. Sur cet avion est testé un nouveau système d'alimentation des réacteurs avec une commande de Jumo 004 et des pompes à carburant Graetzin, résolvant ainsi tous les problèmes signalés aux essais précédents. La masse totale atteint 9 500 kg au décollage.

L'**Ar 234 V19**, après la fin des essais prévue pour janvier 1945, doit recevoir l'aile expérimentale n° 4 (métallique). La modification ne sera certainement pas entamée. Il est le seul prototype à être armé de deux MG 151/20 tirant vers l'arrière.

L'**Ar 234 V20 (WNr. 130030, PI + WY)** vole pour la première fois le 5 novembre 1944 avec Ubbo Janssen au poste de pilotage. Équipé d'une cabine sous pression, il sert aux essais des équipements de haute altitude (bouteilles à oxygène, alimentation des réacteurs,

extincteurs, batterie de 24 volts, éclairage, Lotfe 7, parachute-frein et divers appareillages de radio tels que les FuG 16 ZY, FuG 25a et FuG 102).

Lors de la réunion tenue à Landeshut le **19 septembre 1944**, il est également arrêté pour les quadriréacteurs que :

1) l'**Ar 234 V18** recevra la *Versuchsflügel* IV. Une autre aile servira aux essais de rupture.

Un jeu de quatre empennages en flèche sera construit pour ces deux prototypes (V16 et V18) ;

2) l'**Ar 234 V21** doit être armé, tout comme les **V23** et **V24**, mais ces derniers avec une cabine pressurisée ;
3) les **Ar 234 V25** et **V27** doivent recevoir une nouvelle aile centrale et de plus grosses roues principales ;
4) l'**Ar 234 V26** doit bénéficier d'une aile de plan standard mais à profil laminaire ;
5) les **Ar 234 V28** et **V29** doivent être modifiés en « Führungsflugzeuge » (avions de commandement) avec une nouvelle cabine ;
6) l'**Ar 234 V30 (version C-4)** recevra lui aussi une aile à profil laminaire.

L'**Ar 234 C-1** est l'équivalent quadriréacteur de l'Ar 234 B-1 de reconnaissance qui a été abandonné en faveur de la version de reconnaissance Ar 234 B-2. La version C-1 sera annulée pour les mêmes raisons en faveur de la version **C-2**, équivalente au B-2, hormis la propulsion. Finalement, c'est la version **Ar 234 C-4** qui sera retenue, dont le prototype est l'**Ar 234 V25** de définition de la série.

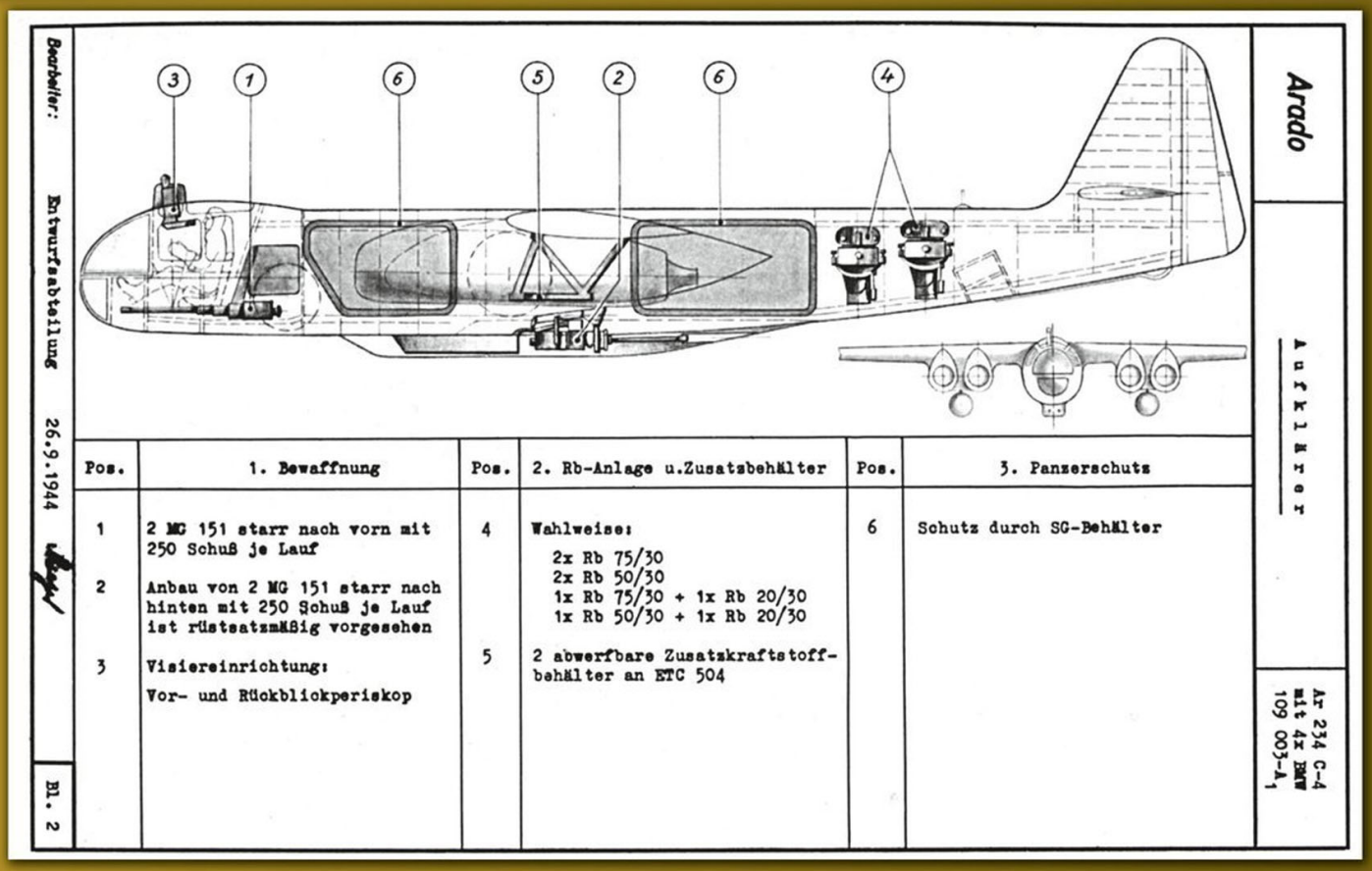
L'**Ar 234 V21 (WNr. 130061, RK + EL)** effectue son premier vol le 27 novembre 1944. Il sert à la définition de la série **C-3** de bombardement, mais qui, comme pour le B-2, sera un avion multirôle. C'est la seule version C qui sera l'objet d'une série avant la fin du conflit. Plusieurs exemplaires en ont été capturés à la fin de la guerre, dont les WNr. 250001, 250006, 250012 et 250019, ces deux derniers trouvés sans leurs moteurs.

L'**Ar 234 V22 (WNr. 130062, RK + EM)** est le prototype de la série **Ar 234 C-3** et vole pour la première fois le 16 décembre 1944 avec Günther Eheim aux commandes. Cet avion doit servir aux tests de la cabine pressurisée.

Dans un compte rendu daté du 12 août 1944, une version C-3 est décrite avec deux turbopropulseurs DB-PTL 021, escomptée pour la mi-1945.

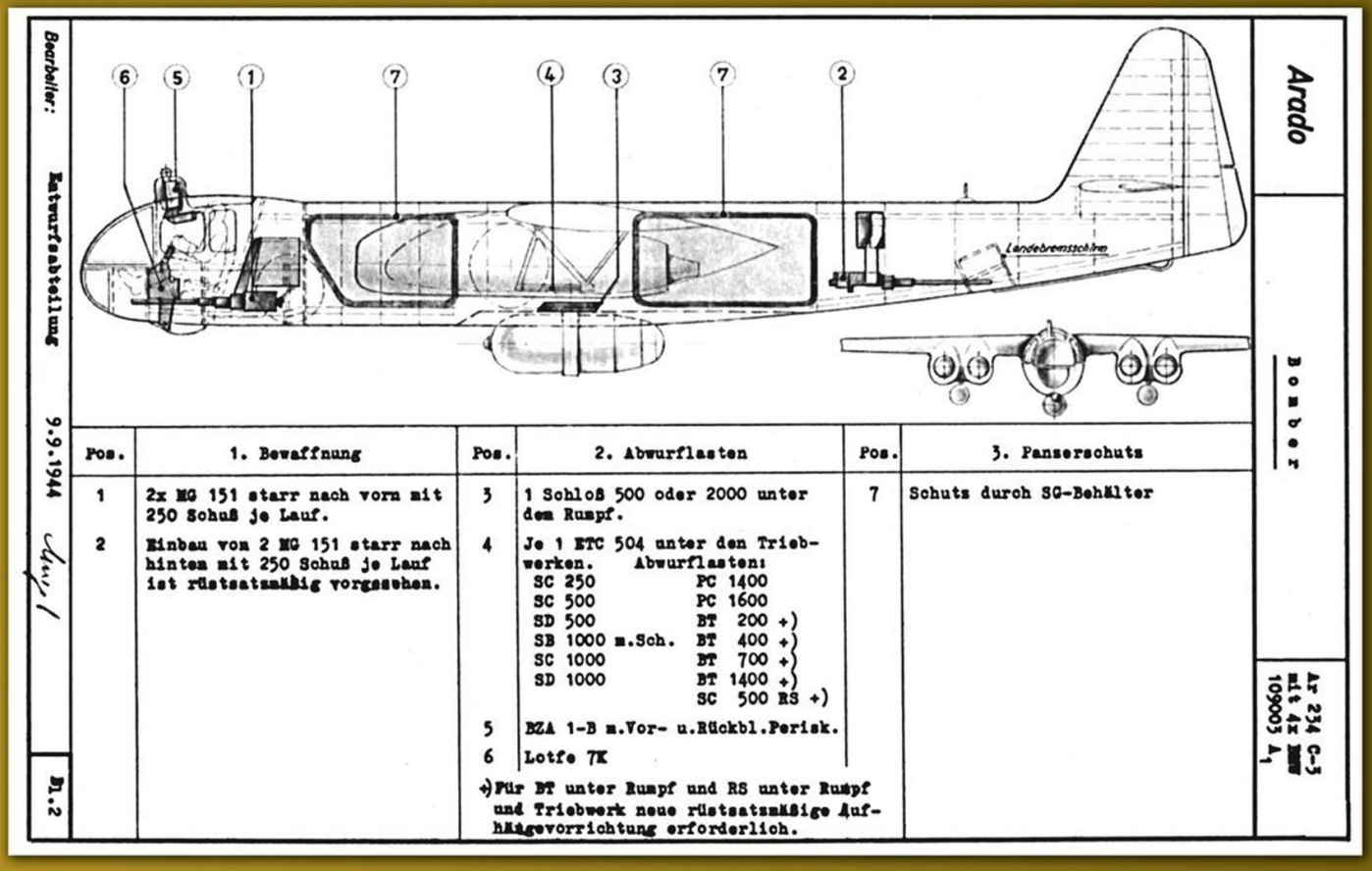
◢ Les 2 photos : Arado Ar 234 V19, WNr. 130029, PI+WX. C'est le seul prototype à être armé de deux MG 151/20 tirant vers l'arrière.

COUPE LONGITUDINALE DE LA VERSION AR 234 C-4

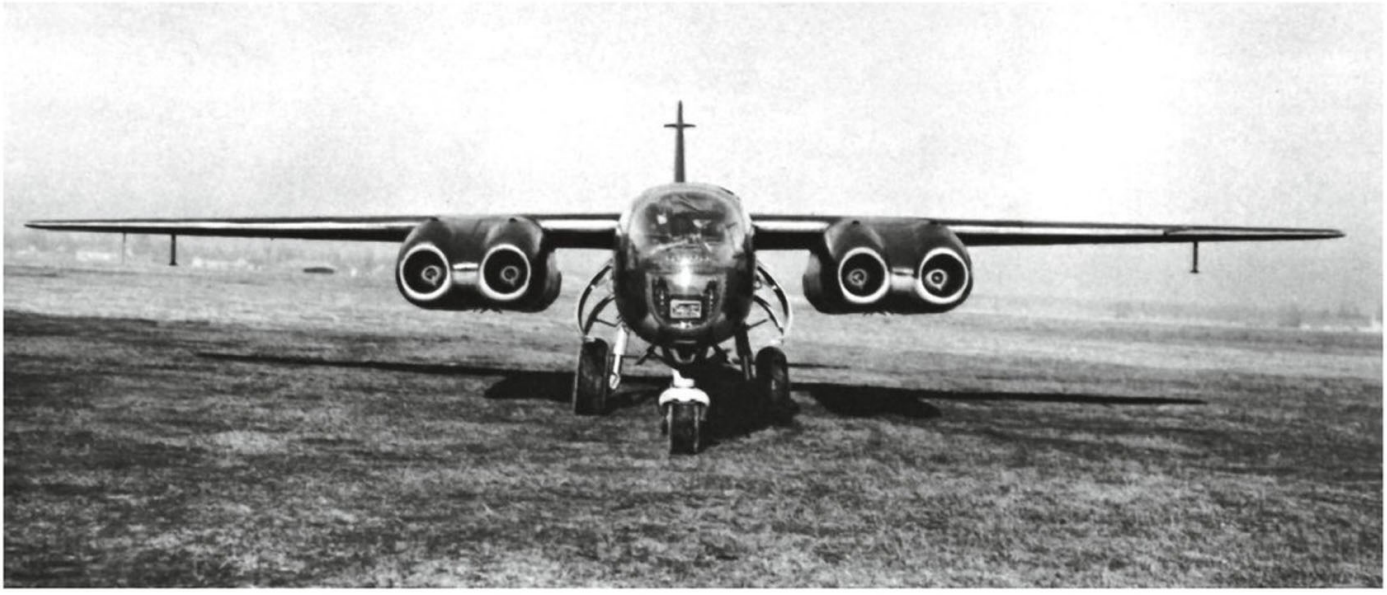


On remarque la verrière en forme de bulbe afin d'améliorer les caractéristiques de la cabine pressurisée.

COUPE LONGITUDINALE DE L'ARADO AR 234 C-3



(Tirés des archives Arado)

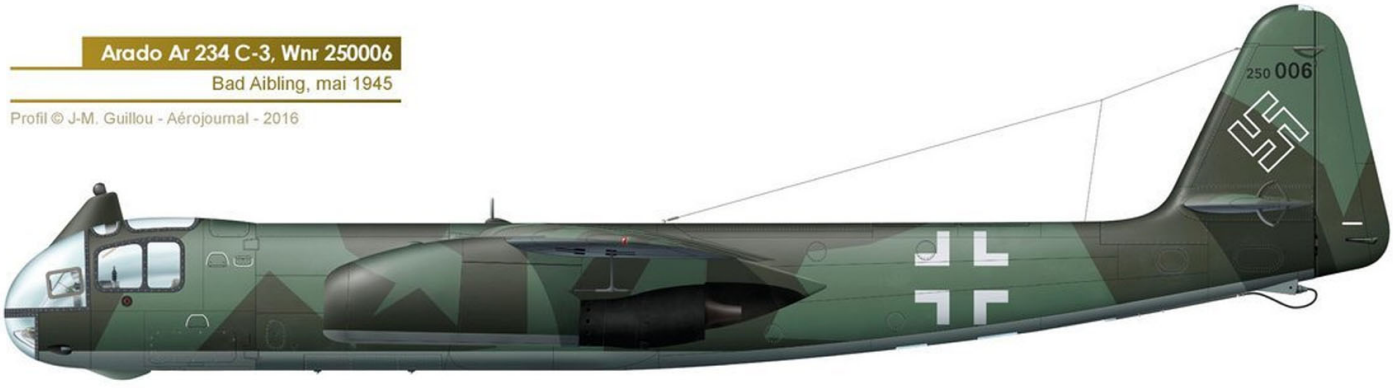


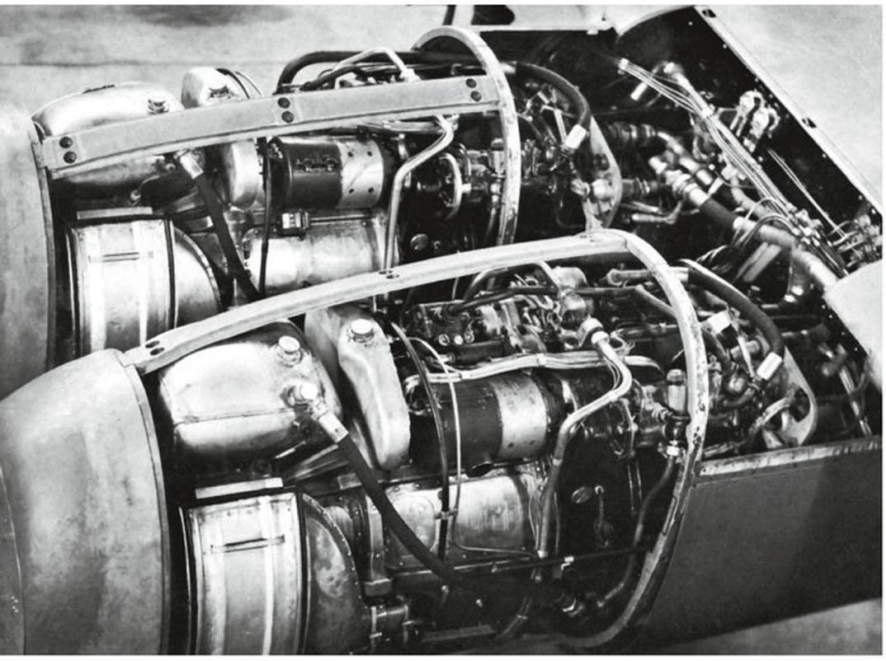
▲ et ▶ Ar 234 V21 WNr. 130061, RK+EL. C'est le prototype de la version C-3, qui sera la seule, pour les quadriréacteurs, à être produite en série avant le fin des hostilités.

L'**Ar 234 V23 (WNr. 130063, RK + EN)** est le prototype de la version **C-3N** et vole, aux mains de Günther Eheim, pour la première fois le 14 janvier 1945. Il devient le premier **Ar 234 C-3N** de chasse de nuit. Selon les sources, cette version doit ressembler à l'Ar 234 B-2/N avec radar **Siemens/FFO FuG 218 Neptun.** Toutefois, dans les documents d'Arado, dont un daté de février 1945, on découvre un avion présenté comme équipé de l'antenne **Berlin-N** montée dans une sorte de lentille de 1,423 m de diamètre et fixée soit sur le dos de l'appareil, soit près du sommet de la dérive, formant ainsi un T avec celle-ci. Après des recherches parmi les différents radars de la fin de guerre, on peut conclure qu'il s'agit du projet **FuG 240/4 « Berlin N 4 »** de chez Siemens, prévu pour travailler dans les longueurs d'onde 9 à 9,3 cm, avec une fréquence allant de 3 250 à 3 330 MHz et une portée de 300 m à 5 km. L'antenne est rotative horizontalement. Cependant, pour être précis, cela n'a rien à voir avec les radars équipant les futurs avions « Awacs », car rien de concret ne sera réalisé avant la fin des hostilités, et ce projet d'antenne carénée est une étude de l'AVA de Göttingen, sur demande d'Arado, pour une « antenne comprise dans une aile circulaire ».

Arado Ar 234 C-3, Wnr 250006
Bad Aibling, mai 1945

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2016

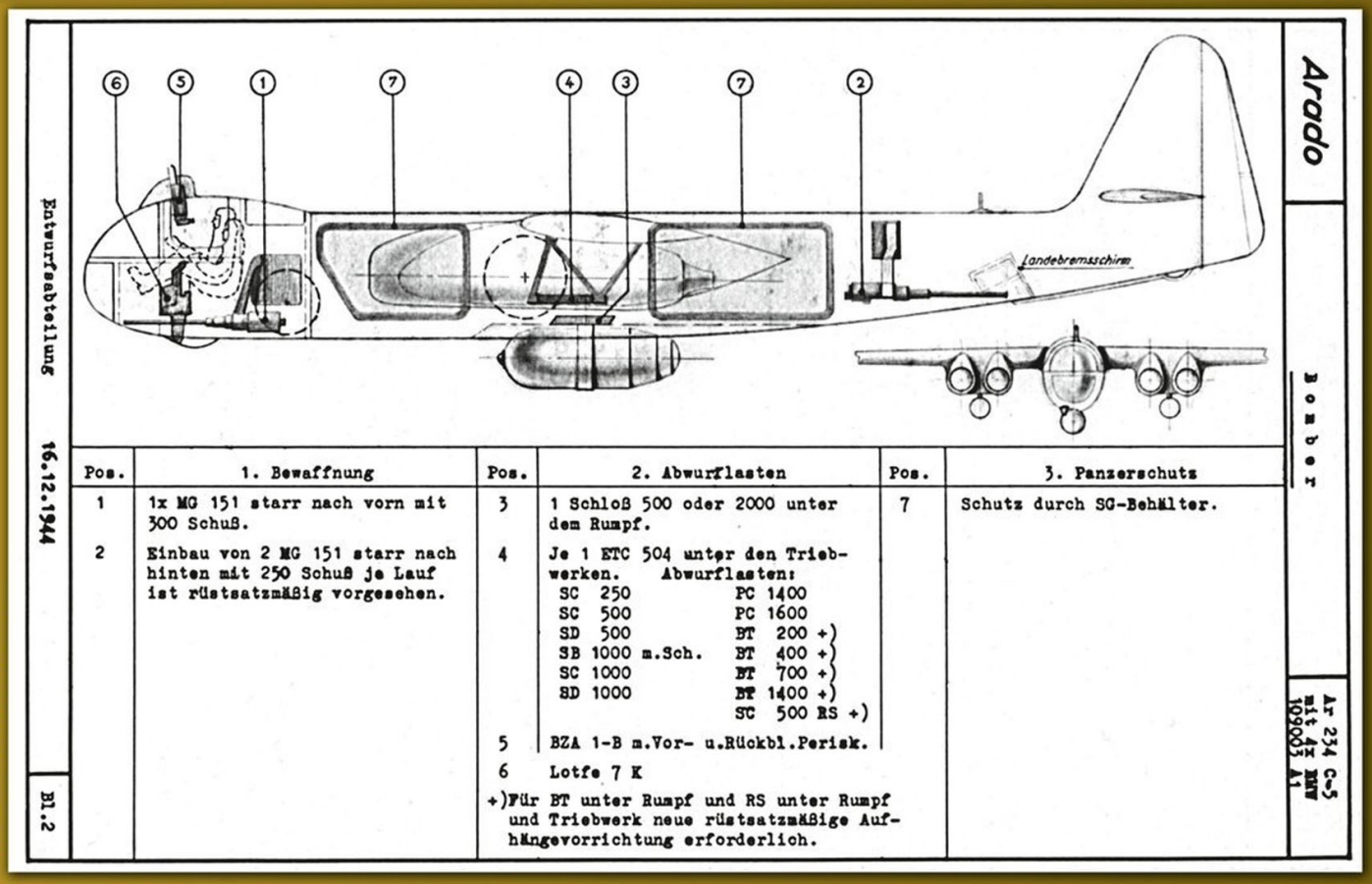




▲ Nacelle droite des réacteurs BMW 003 sur l'Arado Ar 234 C-3.

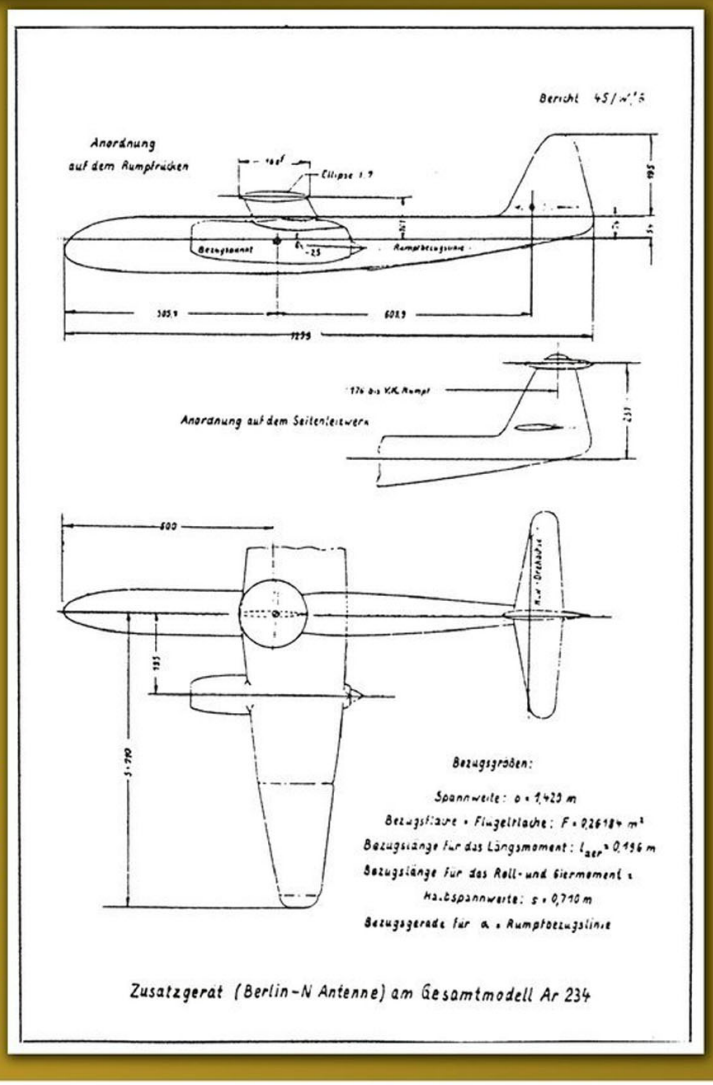
► Maquette d'aménagement de la cabine de l'Ar 234 C quadriréacteur.

COUPE LONGITUDINALE DE L'AR 234 C-5



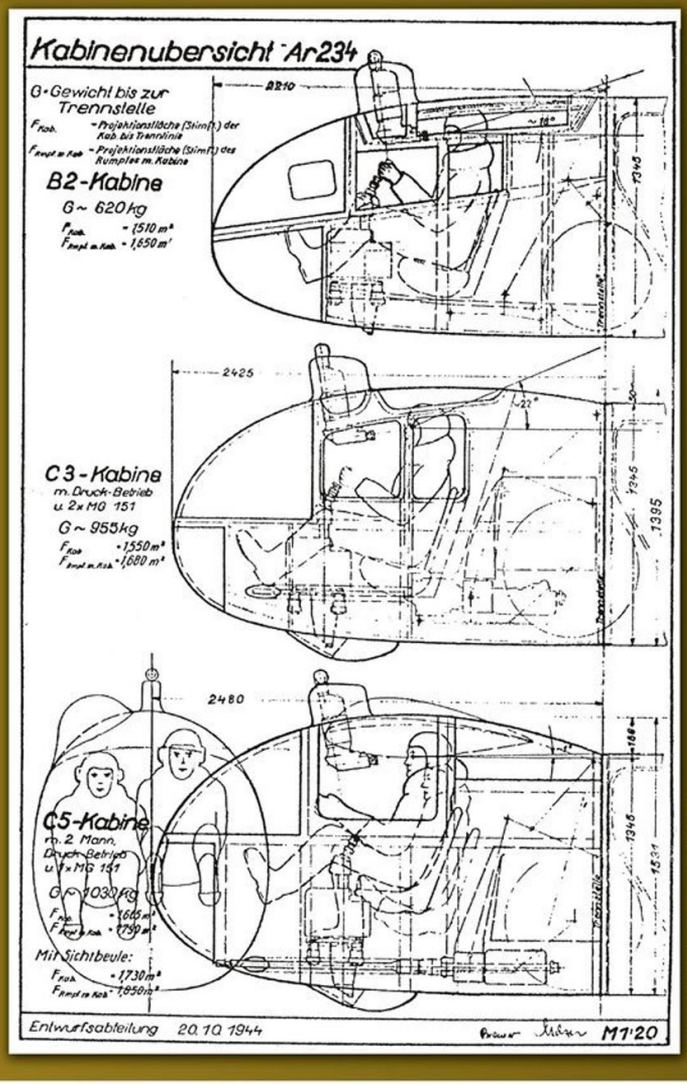
(Tiré des archives Arado)

ANTENNE BERLIN N



(source AVA de Göttingen)

COMPARAISON DES DIFFÉRENTES CABINES DES AR 234 B-2, C-3 ET C-5V



(Tiré des archives Arado)

Deux jours avant le V23, c'est l'**Ar 234 V24 (WNr. 130064, RK + EN ?)** qui prend l'air, piloté par Günther Eheim. Cet appareil sera transformé pour les attaques à basse altitude, bien qu'il soit équipé d'une cabine sous pression.

L'**Ar 234 V25 (WNr. 130065, RK + EO)** définit la version **C-4**. Il vole pour la première fois le 2 février 1945 avec Günther Eheim. Il sera transféré de Küpper à Briest, car, dès ce moment, les essais se poursuivront désormais à Briest.

Pour les prototypes suivants, les faits sont confus, et l'existence de certains n'est pas prouvée non plus… L'**Ar 234 V26 (WNr. 130066)** est déclaré terminé le 10 février 1945 et appartient à la version C-3. Il doit recevoir une aile à profil laminaire et est, de ce fait, transféré à Rechlin.

Envisagé comme second prototype de la version C-3N, l'**Ar 234 V27 (WNr. 130067)** est modifié en **Ar 234 C-7N**, qui sera équipé de roues plus grande et, conséquemment, d'un nouveau fuselage central. Selon toute vraisemblance, il ne sera pas terminé. C'est un chasseur de nuit. Il est décrit dans un rapport du 28 février 1945.

Quant à l'**Ar 234 V28 (WNr. 130068)**, c'est un **C-7** désigné « avion de commandement de formation », ainsi que l'**Ar 234 V29 (WNr. 130069)**. Tous deux sont déclarés construits respectivement les 10 et 20 mars 1945.

Parmi les autres prototypes recensés, aux rôles changeants, les **Ar 234 V30, V31, V32** et **V33 (WNr. 130070 à 130073)**, certainement pas même construits partiellement, définissent les biplaces **Ar 234 C-5** de bombardement et **Ar 234 D**, tous des quadriréacteurs.

La version **C-5** est prévue avec un équipage de deux hommes dans une cabine sous pression. La masse totale calculée atteint 11 400 kg avec les quatre réacteurs BMW 003 A-1, les fusées d'aide au décollage et une charge militaire de 1 500 kg. Notons cependant que le **V31** est cité dans un rapport du 5 mai 1945, étant éligible pour tester le réacteur Heinkel He S 011.

Une *Typenblatt* (fiche de type), datée du 10 mars 1945, décrit une version **Ar 234 C-8** mue par des réacteurs Jumo 004 D. Une autre fiche, datée du 15 mars 1944, se rapporte à l'**Ar 234 E** avec deux réacteurs He S 011 ou deux Jumo 004 C et armé, outre les deux MG 151/20 de nez, de deux MK 103 de 30 mm en gondole ventrale.

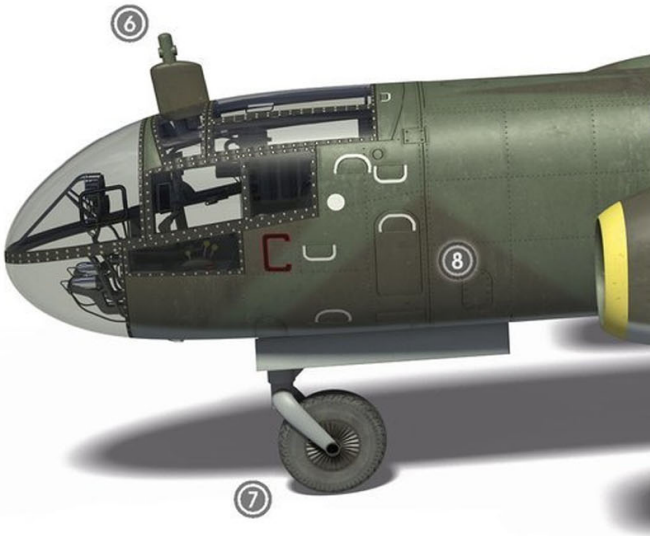
1) ARADO Ar 234 C DE SÉRIE

Ainsi que nous l'avion vu précédemment, c'est la version C-3 qui doit succéder à la version B-2. Avec la montée en charge de la production, la cadence de livraison des C-3 doit atteindre 500 machines par mois (!) à partir de décembre 1945. À la fin de cette même année 1945, Arado compte ainsi avoir livré 2 160 **Ar 234 C-3** sur un total de 3 660 en commande. Les prévisions s'arrêtent en mars 1946… La version de reconnaissance **Ar 234 C-4** est prévue pour avril 1945, avec une cadence moyenne de vingt unités par mois ; ainsi, Arado pense-t-il livrer un minimum de 170 exemplaires pour décembre 1945, sur les 230 en commande. ■

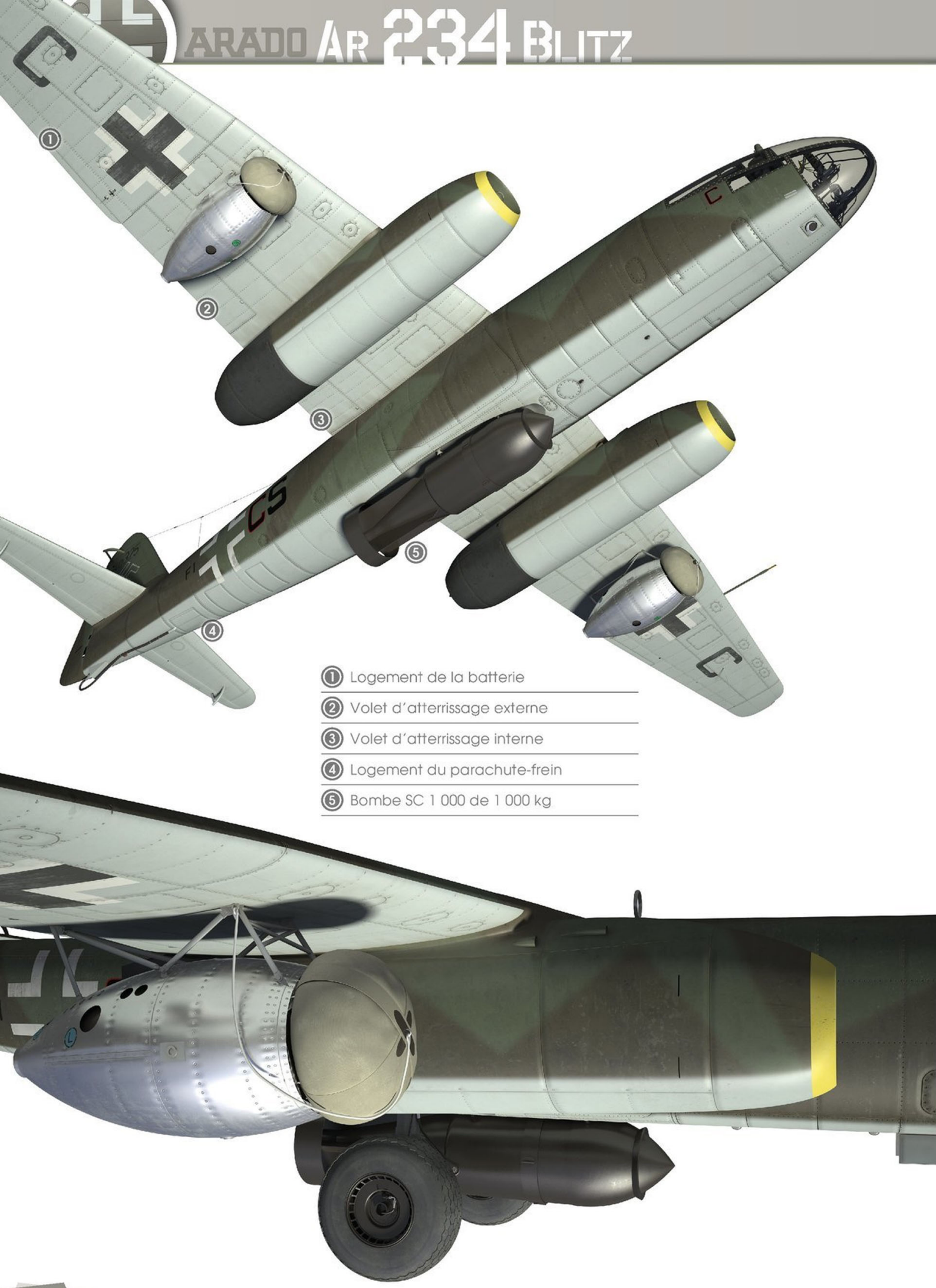
L'ARADO 234 B2-R

CAHIER 3D

1. Fusée d'assistance au décollage Walter HWK 500 de 500 kgp
2. Réacteur Jumo 004 B-1 de 900 kgp (Ar 234 B-2r)
3. Trappes de la connexion de remplissage des réservoirs de carburant
4. Antenne circulaire du gonio
5. Tube de pitot
6. Viseur périscopique avec tête RF2C
7. Roue avant (630x220) se rétractant vers l'arrière
8. Logement de la batterie
9. Roue principale (935x345) se rétractant vers l'avant contre le réservoir de carburant
10. Feu de navigation (rouge à gauche, vert à droite)
11. Câble du parachute-frein
12. Feu de navigation blanc



140325
F1
CS
C
5
12
11
10
9



1. Logement de la batterie
2. Volet d'atterrissage externe
3. Volet d'atterrissage interne
4. Logement du parachute-frein
5. Bombe SC 1 000 de 1 000 kg

1
2
4
8

① Panneaux de plexiglas fixés sur les montants avec des vis « quart de tour »

② Trappes de marchepied

③ Tableau de bord et son armature

④ Manche à balai rabattable en phase de bombardement

⑤ Respirateur

⑥ Poignées avec trappes aérodynamiques

⑦ Logement de la batterie

⑧ Pistons du palonnier

LES PROJETS 3

Tout au long du développement du « Blitz », lié au déroulement des événements militaires ou à l'évolution des matériels, différents projets plus ou moins aboutis font leur apparition. Certains resteront des « avions de papier », et d'autres vont aller jusqu'à la réalisation de maquettes d'aménagement en grandeur nature.

1 CHASSEUR DIURNE

Très tôt dans l'étude de l'évolution de l'Ar 234 est envisagée, grâce à sa relative petite taille, une version de chasse (*Jäger*) diurne. La *Typenblatt* est datée du 22 mai 1943 et décrit un appareil monoplace, à train tricycle, équipé de deux réacteurs, soit Jumo 004 C, soit Heinkel He S 011. L'armement est assez lourd, avec trois MK 108 fixes tirant vers l'avant avec 75 coups par arme, deux MG 151 fixes tirant également vers l'avant avec 200 c/a et, enfin, deux MG 151 fixes tirant vers l'arrière alimentés de 200 c/a. L'avion emporte jusqu'à 3 400 litres de carburant (2 500 l en mission courante). Le pilote est protégé par une plaque de blindage dorsale ainsi que par les réservoirs de carburant protégés. L'équipement radio et de navigation est composé du FuG 16, du Peil G 6 et APZ- (gonio) et du FuG 25a (IFF).

2 AUTRES DÉVELOPPEMENTS

Les prototypes **Ar 234 V31** et **V32**, prévus avec des réacteurs He S 011, annoncent l'Ar 234 D quadriréacteur biplace en version de reconnaissance (**Ar 234 D-1**) et de bombardement (**Ar 234 D-2**). De cette dernière version de base est envisagé le développement d'une nouvelle version de chasse de nuit biplace équipée d'un radar à ondes centimétriques **Telefunken FuG 244** ou **FuG 245 Bremen** de poursuite ou d'interception. Aucune concrétisation par un quelconque prototype n'en est connue, mais les « fiches de type », toutes de janvier 1945, nous renseignent sur les différentes versions prévues, qu'elles soient ou non éventuellement retenues :

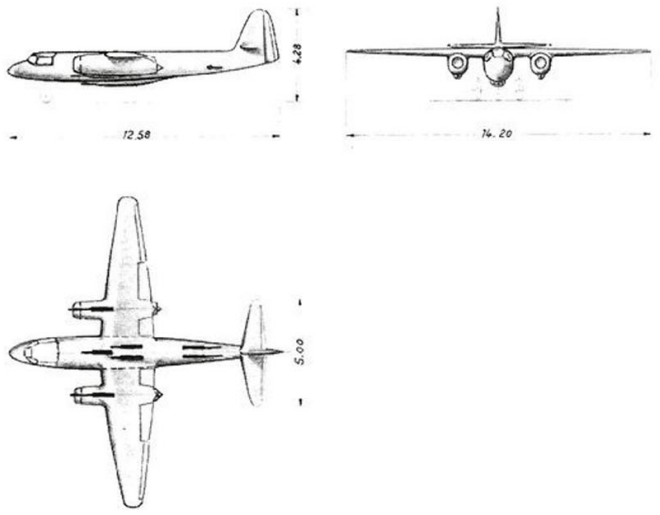
Ar 234 P-1 biplace avec quatre réacteurs BMW 003 de 800 kgp chacun. Armement : un canon MG 151/20 avec 300 à 350 coups et un canon MK 108 de 30 mm en gondole ventrale avec 100 obus.

Ar 234 P-2 triplace avec un opérateur radar dans le fuselage arrière et quatre réacteurs He S 011 de 1 300 kgp chacun. Armement identique à celui du P-1.

Ar 234 P-3 triplace avec un opérateur radar dans le fuselage arrière et deux réacteurs He S 011. Armement : deux MG 151/20 dans le nez et deux MK 108 en gondole.

AR 234 CHASSEUR

Arado	J ä g e r	Ar 234 m. 2x Jumo 004 C oder 2x HeS 011

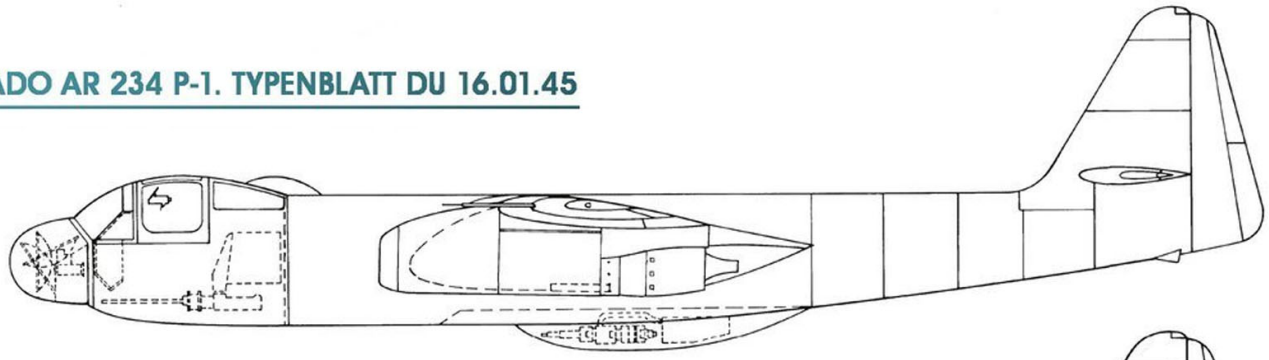


Triebwerk	2x Jumo 004 C oder 2x HeS 011
Besatzung	1 Mann
Landehilfe	Einfache Spaltklappe
Fahrwerk	Bugradfahrwerk
Kraftstoffanlage	3400 l in 2 geschützten Behältern(2500 l normal)
FT-Anlage	FuG 16, Peil G 6 m. APZ6, FuG 25a
Bewaffnung	3x MK 108 starr nach vorn, 75 Schuß/Lauf
	2x MG 151 starr nach vorn, 200 Schuß/Lauf
	2x MG 151 starr nach hinten, 200 Schuß/Lauf
Visiereinrichtung	Vor- und Rückblickperiskop
Panzerung	Panzerung des Kabinenvorderteils
	Panzerplatte hinter Führer und zusätzlicher Schutz durch SG-Behälter

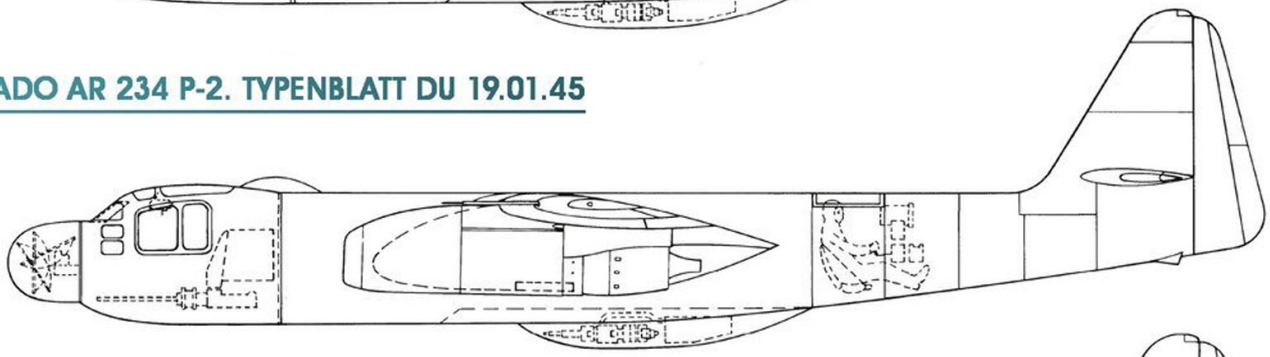
Bearbeiter: Entwurfsabteilung Ste/Sk. 22.5.1943

(Tiré des archives Arado)

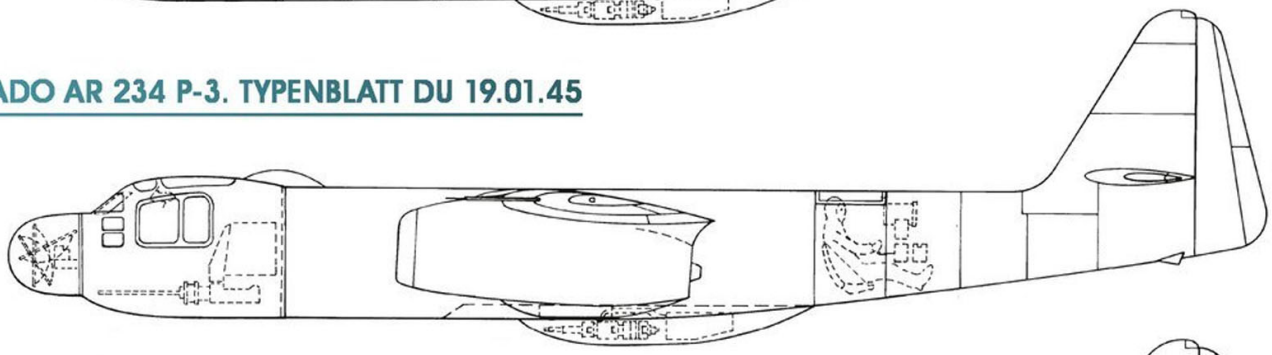
ARADO AR 234 P-1. TYPENBLATT DU 16.01.45



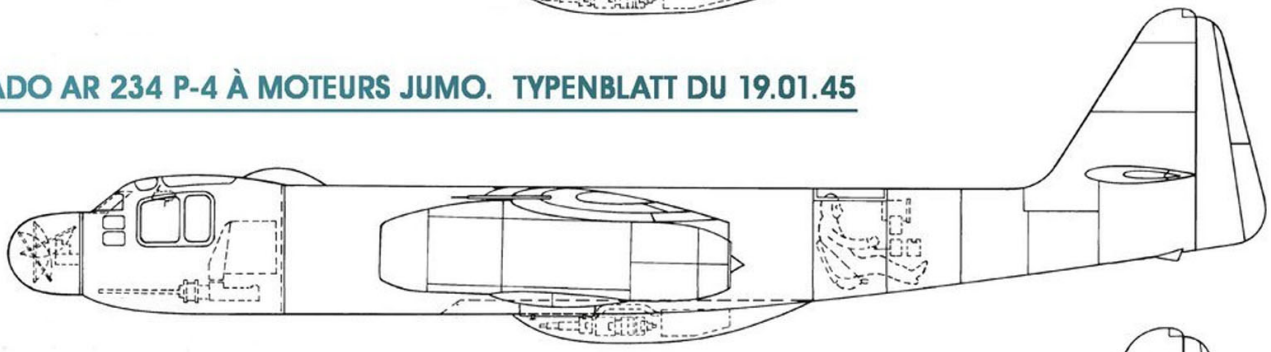
ARADO AR 234 P-2. TYPENBLATT DU 19.01.45



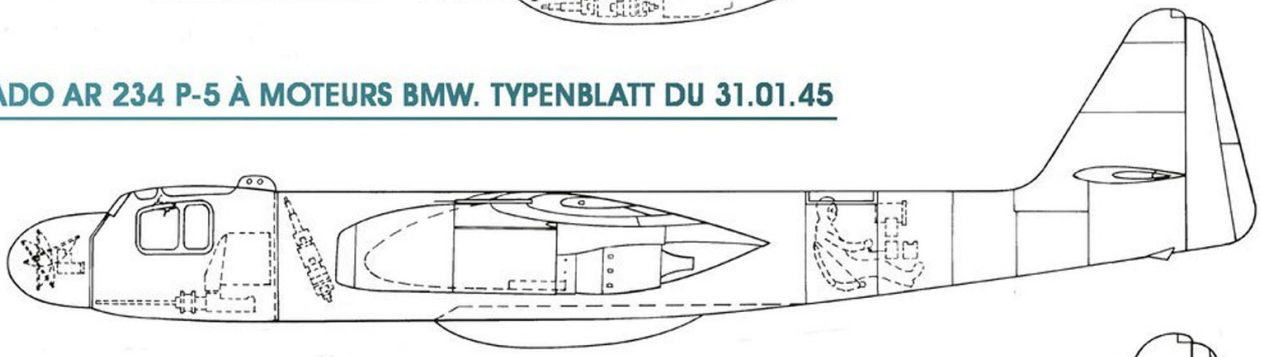
ARADO AR 234 P-3. TYPENBLATT DU 19.01.45



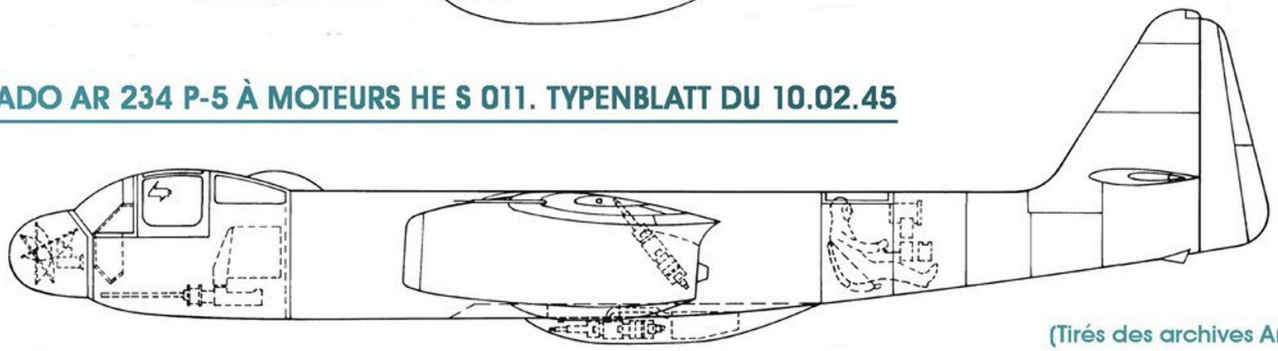
ARADO AR 234 P-4 À MOTEURS JUMO. TYPENBLATT DU 19.01.45



ARADO AR 234 P-5 À MOTEURS BMW. TYPENBLATT DU 31.01.45



ARADO AR 234 P-5 À MOTEURS HE S 011. TYPENBLATT DU 10.02.45



(Tirés des archives Arado)

Ar 234 P-4 triplace avec un opérateur radar dans le fuselage arrière et deux Jumo 004 D de 930 kgp chacun. Armement identique à celui du P-3.
Ar 234 P-5 triplace avec un opérateur radar dans le fuselage arrière et quatre BMW 003 ou He S 011. Armement identique à celui du P-3 avec, en complément, deux MK 108 en *Schräge Musik* (tir oblique vers le haut) avec 100 cpa juste derrière la cabine.
En plus du radar, l'équipement électronique est important, et l'on dénombre un viseur gyroscopique Askania EZ 42 Adler, un GEMA FuG 25a pour l'IFF, un intercom EiV7, un pilote automatique FuG 130, un FuG 300 Zo Naxos (Gonio) et un goniomètre de secours FuG 142. L'habitacle est pressurisé.

3 EMPLOI DIVERS

Trois autres études, datées d'avril 1944, concernent différentes versions.
Tout d'abord la modification d'**Ar 234 B-2** ou **C-2** en avions de lutte contre la chasse d'escorte des bombardiers alliés. Cette version peut être équipée de 2 à 6 MG 151 contenues dans des *Magirusbomben* à raison de deux armes et 200 c/a au poids de 230 kg par « bombe ». C'est un « chasseur de chasse d'escorte ».
Toujours concernant les versions précédemment nommées, on trouve un « transporteur d'obus propulsés » en 4 à 12 **Wgr 42** de 21 cm

ARADO AR 234 P-5

Chasseur triplace à aile haute, quadriréacteur, à train tricycle.
Sortie prévue : automne 1945

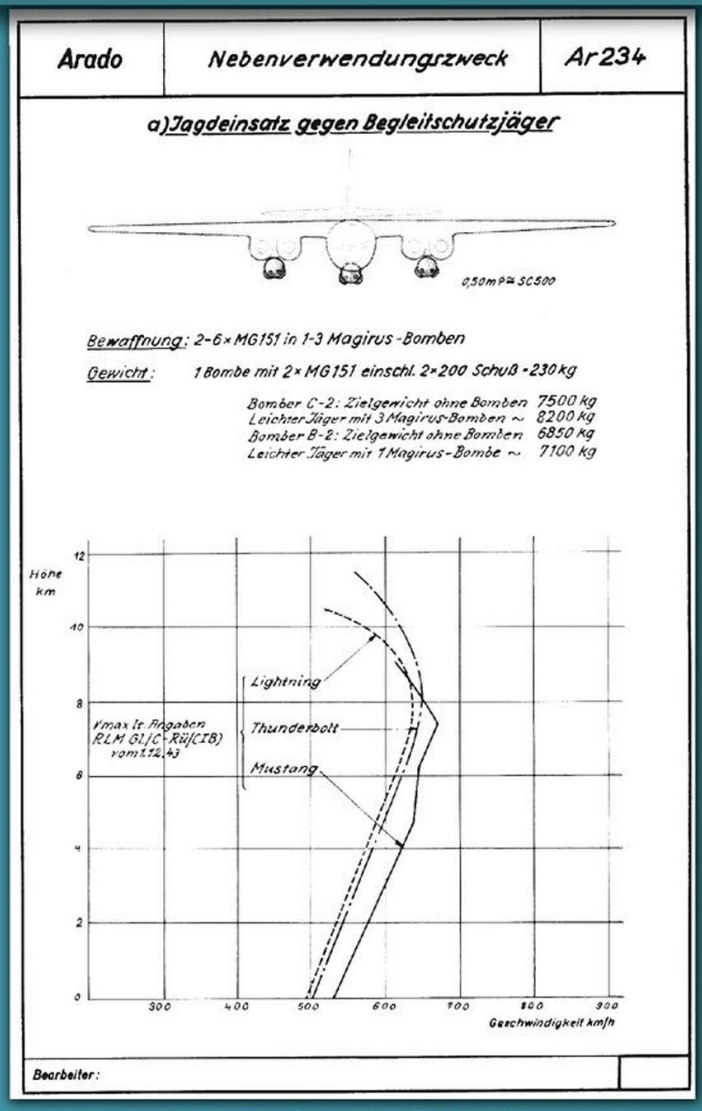
Dimensions	
Envergure / Longueur / Hauteur	14,41 m / 13.26 m / 4,42 m

Masse			
À vide	6 400 kg	Équipage	180 kg
Carburant	3 500 kg	Au décollage	11 000 kg
Lubrifiant	90 kg		

Motorisation
4 x réacteurs Heinkel He S 011 de 1 300 kgp chacun.

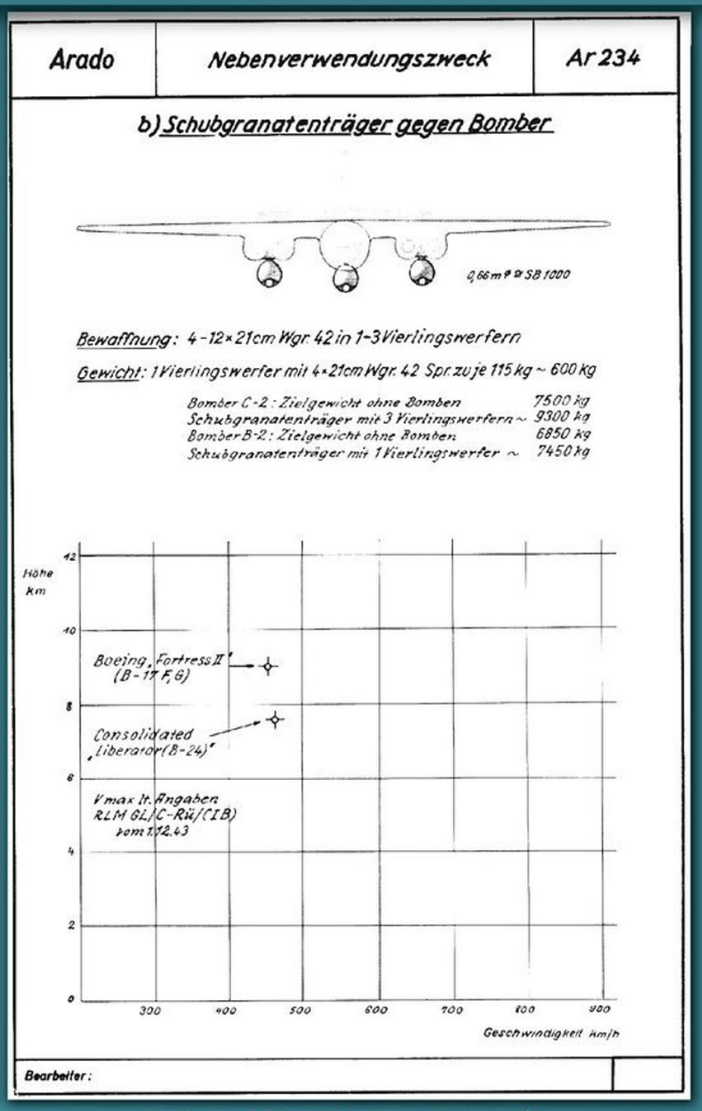
Performances	
Vitesse maximale à 7 000 m	800 km/h
Temps de montée à 10 000 m	13 min 36 s
Plafond pratique	11 000 m
Rayon d'action	1 670 km
Temps maximal de vol	1 h 30 min à plein régime
	2 h 23 en vitesse de croisière
Distance de décollage	900 m
Distance d'atterrissage	1 000 m
Vitesse d'atterrissage	167 km/h

BEGLEITSCHUTZJÄGER



(CHASSEUR DE CHASSE D'ESCORTE)

SCHUBGRANATENTRÄGER



(TRANSPORTEUR D'OBUS PROPULSÉS)

(Tirés des archives Arado)

Arado Ar 334 P-5

Cette vue d'artiste révèle l'Ar 234 P-5 de chasse de nuit tel qu'il aurait dû être équipé, avec le radar nasal, les réacteurs BMW 003, la « Schräge Musik », deux MG 151/20 dans le nez et deux MK 108 en gondole ventrale. Le camouflage est un choix arbitraire.

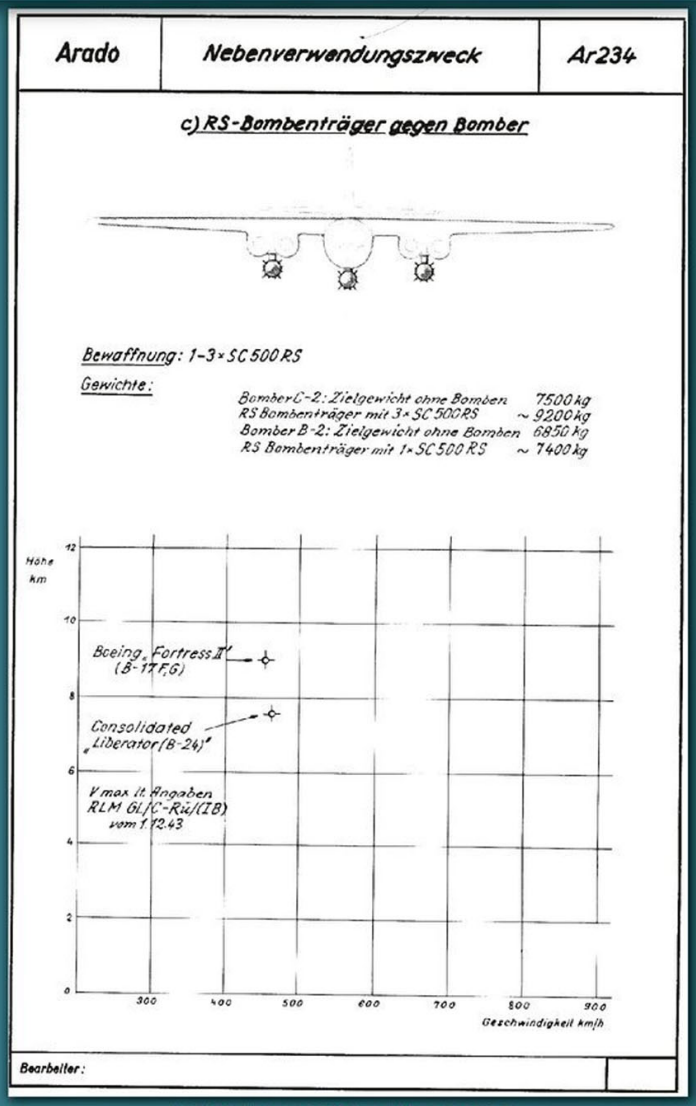
Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2016

en un à trois lanceurs quadruples. Chaque lanceur alimenté pèse 600 kg, dont 115 kg pour l'obus.

Dans le même ordre d'idée, il est envisagé un « bombardier de bombardiers » équipé de une à trois SC 500 RS assistées par fusée (RS = *Raketenunterstützung*).

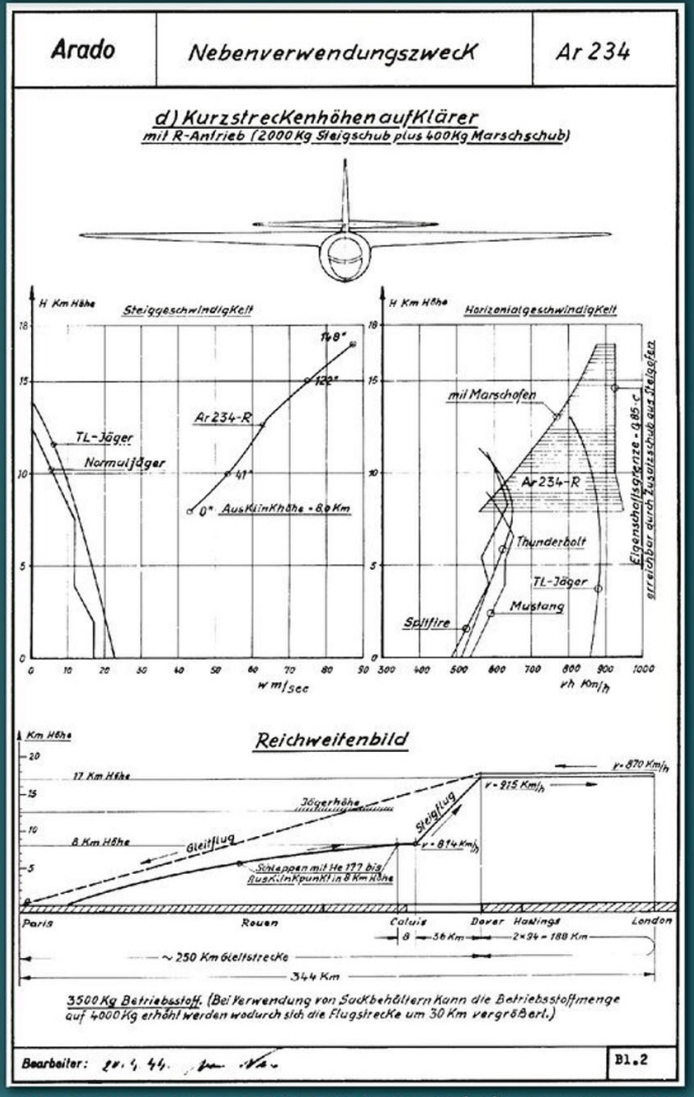
Enfin, l'**Ar 234-R**, un projet daté du 20 avril 1944, totalement différent des trois précédents, consiste en un avion de reconnaissance à courte distance propulsé par une seule fusée Walter de type indéterminé mais de 2 000 kgp pour la montée et, grâce à une chambre auxiliaire, de 400 kgp pour le vol de croisière. Cet avion est, en réalité, un planeur propulsé tracté jusqu'à l'altitude d'emploi de 8 000 m par un Heinkel He 177. La mission type décrite est une reconnaissance sur Londres en partant de Paris. À l'altitude de 8 000 m au-dessus de Calais, la poussée de montée propulse l'avion jusqu'à 17 km d'altitude, atteinte au-dessus de Douvres, à 250 km de son point de départ à raison d'une vitesse moyenne de 814 km/h. De Douvres à Londres, cette vitesse est de 915 km/h en vol horizontal de reconnaissance. Le pilote effectue son demi-tour au-dessus de la capitale anglaise, et le vol de retour sur Douvres se fait à la vitesse de 870 km/h. De ce dernier point, l'avion est en vol plané de descente vers Paris sur une distance, donc, de 250 km. ■

RS BOMBENTRÄGER



(BOMBARDIER DE BOMBARDIERS)

KURZSTRECKENHÖHENAUFKLÄRER



(AVION DE RECONNAISSANCE RAPPROCHÉE À HAUTE ALTITUDE)

TYPENBLATT DE L'AR 234 R ET EXPLICATION D'UNE MISSION TYPE

AR 234 x 1,25

HE 343

Nous ne pouvons pas quitter la description du « Blitz » sans rappeler un étrange projet.
En janvier 1944, Heinkel se lance dans l'étude d'un bombardier à réaction quadriréacteur pouvant être produit en série dès la mi-1945. Le projet porte la référence générique de He P. 1068, décliné en différentes configurations, dont aucune, à proprement parler, ne convient totalement. En outre, Heinkel est confronté à l'existence, bien réelle, d'un concurrent de poids, la firme Junkers, avec son Ju 287 à ailes flèche négative, dont le premier prototype est en construction bien avancée. Heinkel essaye de défendre son projet bec et ongles, entamant une guerre d'influence, et économique, entre les deux firmes avec force courriers aux différents responsables de l'armement et de l'industrie, chacun vantant les mérites de son projet et minimisant les avantages de celui de l'adversaire… C'est à ce moment-là qu'Hitler décrète que toute l'énergie doit se consacrer à l'aviation à réaction. [1] Le futur bombardier doit entrer en service au début de 1945, délai que Heinkel ne pourra pas tenir pour un avion de 20 tonnes, quadriréacteur, et qui devra être intensément et méthodiquement testé. C'est ainsi que l'*Oberstleutnant* Siegfried Knemeyer, directeur du Développement technique du RLM, arrive à persuader Heinkel de relever le défi de sortir un nouvel avion rapidement, qui ne sera, ni plus ni moins, que l'Arado 234 agrandi une fois un quart (x1,25) en linéaire. La surface alaire est ainsi multipliée par 1,56. Ce sera le **Heinkel He 343**, dont deux prototypes sont commandés, des WNr. et des Skz leur étant même alloués : **650061 (KW + GR)** et **650062 (KW + GS)** respectivement pour les He 343 V1 et He 343 V2. Les moteurs seront soit des Jumo 004 B ou C, soit des BMW 003. L'équipage sera composé d'un pilote et d'un navigateur.
En novembre 1944, le *General-Ing.* Lucht arrête le programme du He 343, sans l'abandonner, mais en mars 1945, décision est prise de détruire les prototypes en construction à peine commencée et de stocker les outillages… ■

[1] Memorandum N° 5 du 17 janvier 1944 traitant des bombardiers à réaction (archives Heinkel)

HEINKEL HE 343

Avion multi-rôle biplace à aile haute, quadriréacteur, à train tricycle.
Sortie prévue : Janvier 1945

Dimensions

Envergure	18,00 m
Longueur	16,50 m
Hauteur	5,35 m
Surface alaire	42,25 m²
Finesse	7,66

Masse

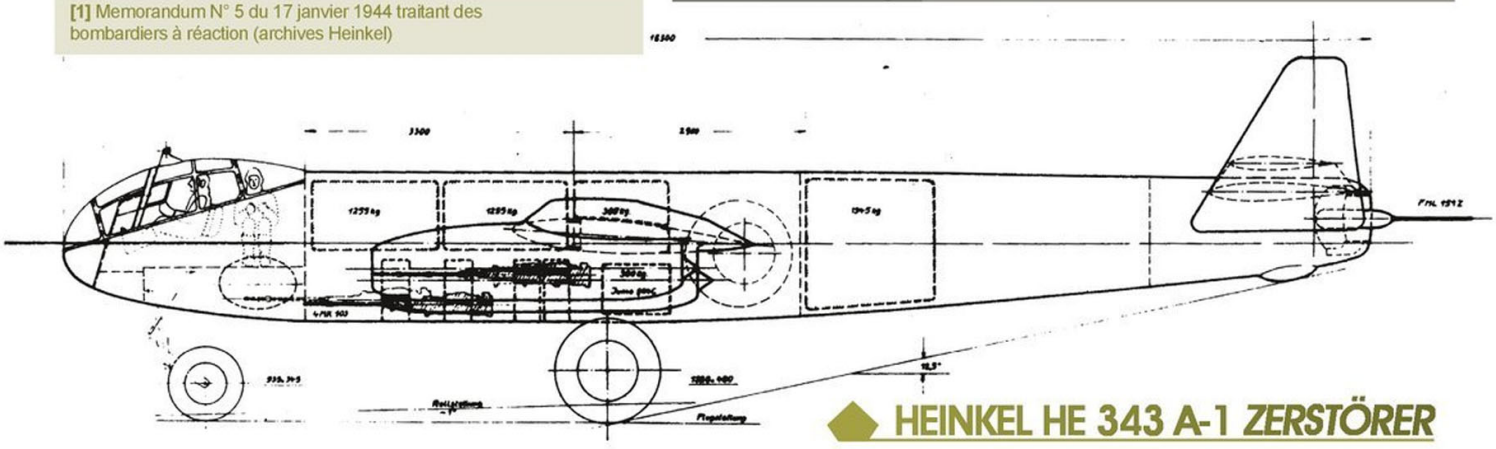
A vide	9 038 kg (8 278 avec les BMW 003)
Carburant	de 4 500 à 5 490 kg
Équipage	200 kg
Charge max. admissible	de 7 387 à 8 962 kg
Au décollage	de 16 452 à 18 000 kg
Charge alaire	de 370,75 à 426,03 kg/m²
Rapport poids/poussée	de 4,42 à 4,56 kg/kgp

Motorisation

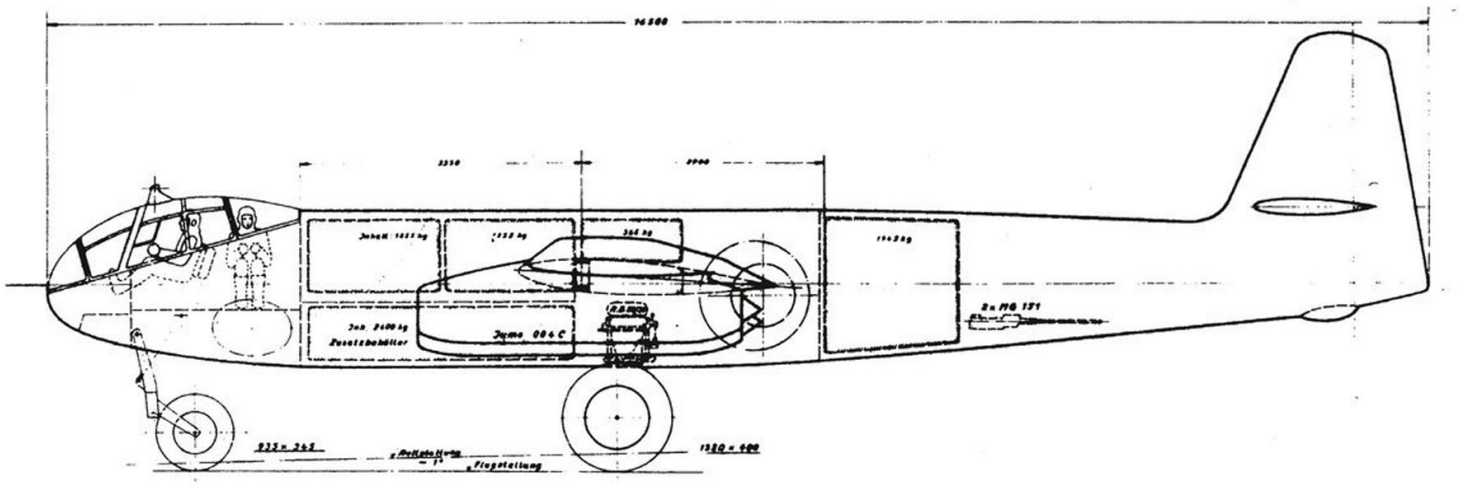
4 réacteurs Jumo 004 B de 900 kgp ou 004 C de 1 015 kgp ou BMW 003 A-1 de 910 kgp chacun.

Performances

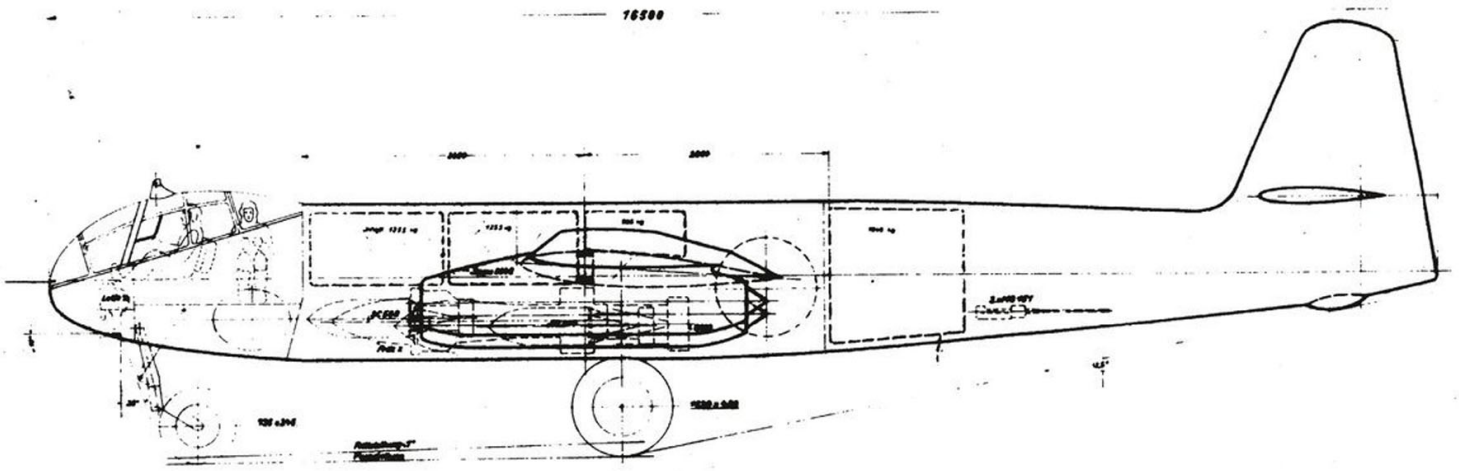
Vitesse max. à 0 m	de 785 (Jumo 004 B) à 825 km/h (Jumo 004 C)
Vitesse de croisière	
à 6 000 m	de 800 (Jumo 004 B) à 853 km/h (BMW 003)
à 10 000 m	de 740 à 795 km/h
Taux de montée	13,30 à 15,3 m/s
Plafond pratique	9 800 à 10 480 m
Rayon d'action max.	de 1 120 à 1 620 km
Temps max. de vol	2 h
Distance de décollage	de 1 220 à 1 450 m
Vitesse d'atterrissage	170 km/h



HEINKEL HE 343 A-1 ZERSTÖRER



HEINKEL HE 343 A-3 *SONDEREINSÄTZE*



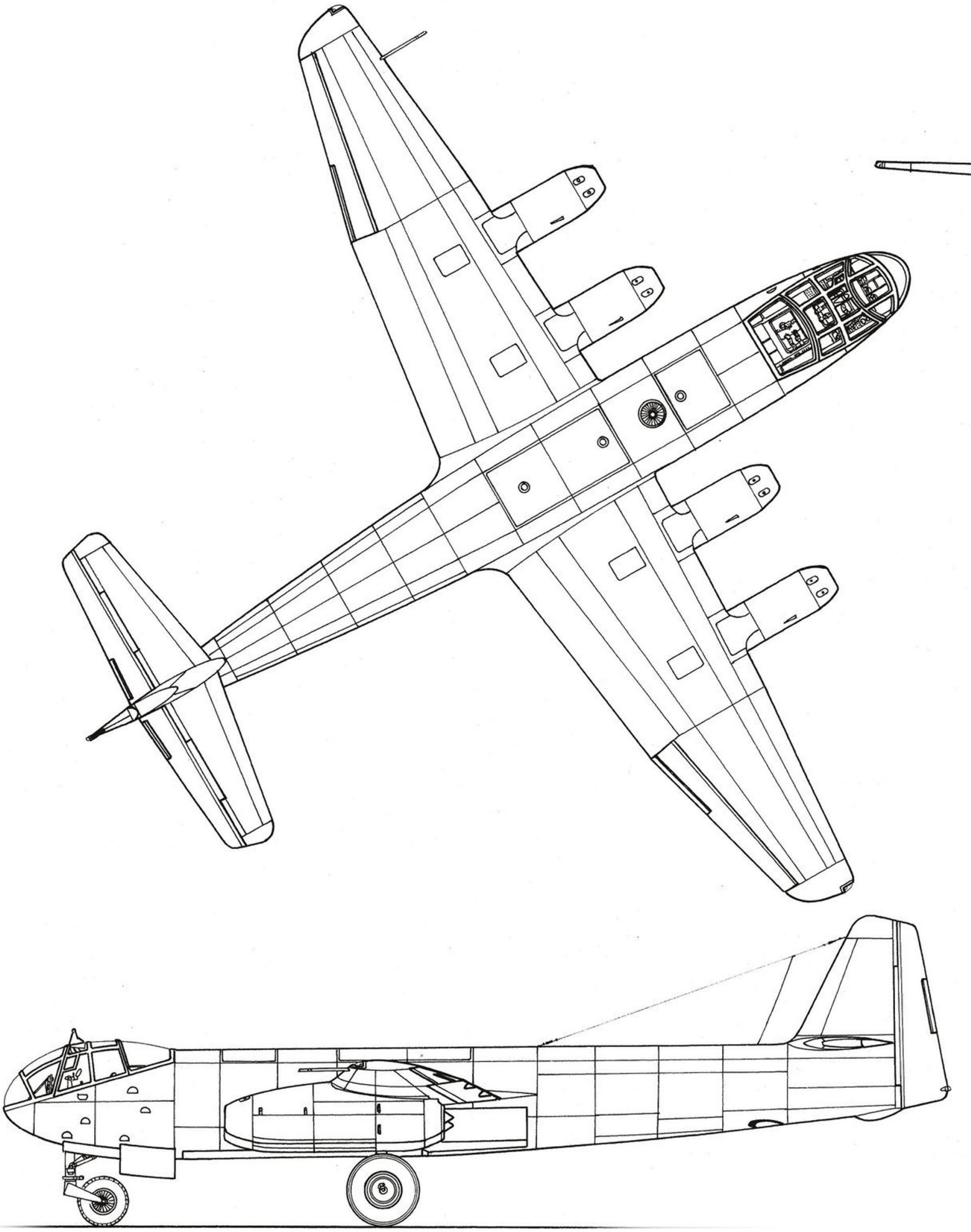
HEINKEL HE 343 A-2 *AUFKLÄRER*

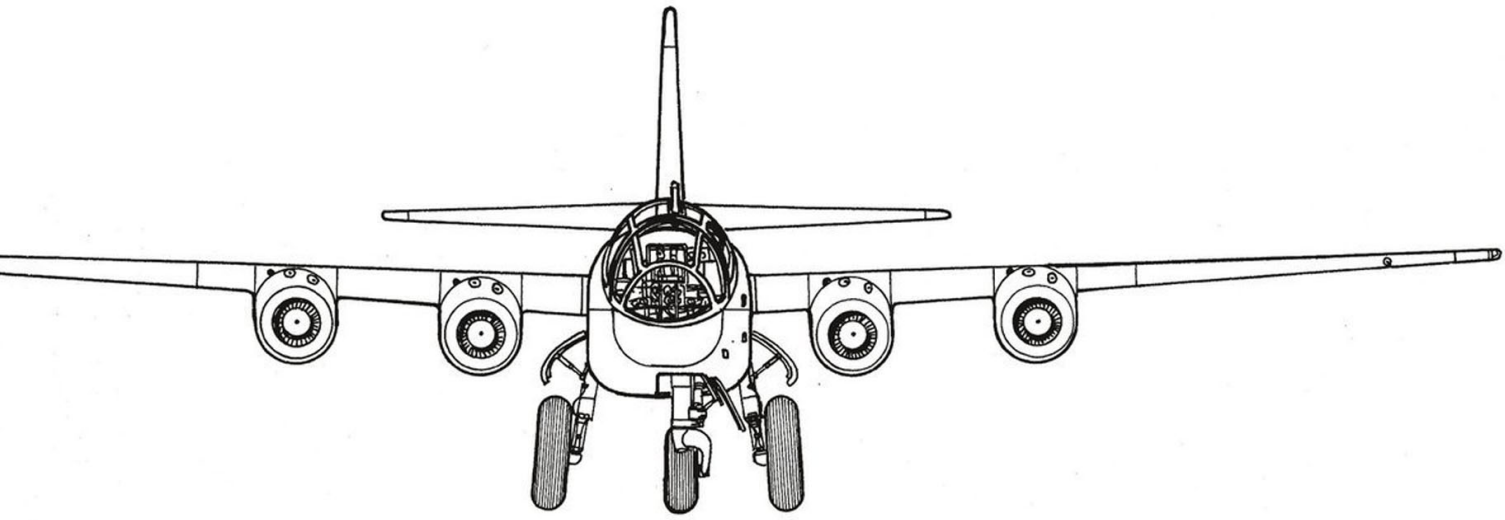
(Tirés des archives Arado)

LES DIFFÉRENTES VERSIONS DE L'ARADO AR 234

Ar 234 A	modèle à chariot, reconnaissance, bi ou quadriréacteur (Jumo ou BMW)
Ar 234 B-1	reconnaissance, biréacteur Jumo 004 B-1
Ar 234 B-2	bombardement (1 à 1,5 t de bombes), biréacteur Jumo 004 B-1
Ar 234 B-2b	reconnaissance (série issue des B-2)
Ar 234 B-2l *	avec Rüstsatz viseur Lotfe 7K tachométrique
Ar 234 B-2p *	avec Rüstsatz pilote automatique Patin PDS trois axes
Ar 234 B-2r *	avec Rüstsatz 2 réservoirs sup. de 300 litres sous réacteur
Ar 234 B-2N	chasse de nuit, avec WB 151/20 (2 exempl.)
Ar 234 C-1	reconnaissance, identique B-1 (abandonné)
Ar 234 C-2	bombardement (abandonné)
Ar 234 C-3	multi-rôle, 2 x MG 151/20, 4 BMW 003 A-1
Ar 234 C-4	BMW 003 C, pressurisation, non réalisé
Ar 234 C-5	biplace bombardement, BMW 003 A-1, non réalisé
Ar 234 C-6	grande reconnaissance, non réalisé
Ar 234 C-7	chasse de nuit, 2 He S 011 ou Jumo 004 C, non réalisé
Ar 234 C-8	bombardier monoplace biréacteur, Jumo 004 D, non réalisé

(*) En pratique, ces Rüstsätze (équipements militaires) pouvaient se cumuler et n'étaient pas mentionnés dans la dénomination, surtout en ce qui concerne les l, p et r.





HEINKEL HE 343 V1

76e

© Hubert Cance / Aérojournal, 2016

LES OPÉRATIONS !5

Il apparaît très vite que les versions à train classique sont les seules susceptibles d'un emploi opérationnel efficace. Si le décollage sur chariot ne présente pas d'inconvénient majeur, il n'en est pas de même lors de l'atterrissage et des manœuvres au sol — sans compter une logistique très lourde. Nous en reparlerons avec l'emploi des Ar 234 V5 et V7 en opération.
Le 9 mai 1944 a lieu le premier vol en formation de deux « brochets », les Ar 234 V9 et V 10, au cours de leur 44e et 7e vols respectifs. L'expérience est renouvelée le 15 mai avec les V10 (14e vol) et V11 (3e vol). Il est recherché, en fonction de la « mollesse de réaction de la manette des gaz », le temps nécessaire aux avions pour se regrouper lors de décollages assistés ou non par fusées ; sont recherchées aussi les procédures d'évitement de tourbillons dus aux turbines et aux fusées, de regroupement en montée, en virage, etc.

1 LA PREMIÈRE UNITÉ

Le 23 mai 1944, le *Hauptmann* Cornelius Nöll prévoit l'affectation des **Ar 234 V5** et **Ar 234 V7** à un ***Aufklärungs-Kommando*** (détachement de reconnaissance) se résumant, en termes de personnel navigant, à la seule personne de l'*Oberleutnant* Horst Götz ! Le 1er juin, le **V5** effectue deux vols d'usine, le premier avec Johan « Ubbo » Janssen, le second avec Horst Götz, en vue de sa livraison à ce détachement. Götz s'entraîne encore sur le **V4** le 10 juin pendant un vol de vingt et une minutes seulement ! Le 15 juin, sur le **V5**, il entreprend un vol de reconnaissance d'une durée totale d'une heure et onze minutes, montant jusqu'à 6 000 mètres d'altitude au-dessus de Brandenburg. Cet appareil était déjà prêt pour sa future mission dès avant le 23 mai, car Arado en refusa la livraison à l'*E-Stelle* de Rechlin qui le demandait pour « essais des moteurs Jumo 004 en haute altitude ». Arado argue alors du fait que « le V5 était déjà équipé de caméras et prévu par le chef *Generalluftmeister*/C-(Amt)-E à un emploi particulier ». Cet emploi particulier est tout simplement le survol de l'Angleterre afin de « percer les secrets de la future attaque des Alliés contre la Forteresse Europe ».
À cette fin, la 1./VVdOKL [1] met en place ce *Kommando* opérationnel composé des **Ar 234 V5** et **V7**. Ce dernier effectue son premier vol le 22 juin 1944 aux mains du *Flugkapitän* Walter Kröger, partant de Brandenburg pour se rendre à Alt Lönnewitz en trente minutes. Muni d'appareils photographiques, il est directement affecté à l'*Einsatzkommando* (détachement opérationnel, sous-entendu de reconnaissance). Dès le 26 juin, pour le second vol du **V7**, l'*Oberleutnant* Erich Sommer s'envole pour une mission de reconnaissance jusqu'à 11 000 m d'altitude, atteignant une vitesse de 950 km/h au cours de sa descente finale. Trois jours plus tard, Sommer « remet ça » avec un vol d'une durée de deux heures vingt (11h55-14h15). Après l'atterrissage, il est constaté que le restant de carburant aurait pu permettre un vol de deux heures et demie. Mais pour l'heure, 10 000 m d'altitude et une vitesse constante donnent un rayon d'action de 1 650 km, soit 708 km/h de moyenne. Cependant, ces vols de reconnaissance ne sont encore que de l'entraînement, car, selon Erich Sommer, le premier vol opérationnel de reconnaissance n'a lieu que plus tard. Dans une interview, il déclare : « La première mission de reconnaissance sur le front du débarquement, le 7 août 1944, reste le premier vol opérationnel d'un jet de reconnaissance. » Notons, cependant, que les photographies de cette mission sont datées du 2 août 1944 et référencées à la 1.(F)/121 (unité peut-être simplement chargée du traitement des films).

2 LE *KOMMANDO* GÖTZ

Les Arado Ar 234 V5 et V7, maintenant codés respectivement T9 + LH et T9 + MH, forment donc le *Kommando Götz*, qui comprend, outre les deux avions et les deux pilotes, dix-huit techniciens, deux monteurs en cellule, un monteur en réacteurs et, comme matériel, deux tracteurs ou chenillettes, une voiture de tourisme, deux camions de 2 tonnes, une motocyclette légère, deux pétrolettes, deux groupes de démarrage pour les avions et le véhicule radio, et, enfin, un camion-citerne pour l'essence J2, sans oublier les vérins de relevage des appareils, les deux chariots de décollage et les ensembles de fusées d'aide au décollage.
Le 8 juillet 1944, les deux avions partent d'Alt Lönnewitz pour se rendre à Oranienburg. Enfin, le 20 juillet, l'équipe technique quitte Arado pour Juvincourt. Comme le transport par air n'est pas autorisé, le transfert s'exécute par chemin de fer ; il est considérablement retardé avec, en plus, un des deux wagons manquant à l'appel ! Sur proposition du détachement à la *Luftflotte* 3, les articles manquants, qui font énormément défaut, sont enfin livrés par la voie aérienne, en l'occurrence par le **Junkers Ju 352 A** codé **T9 + AB**, le 2 août 1944, juste avant la première mission de reconnaissance pleinement opérationnelle effectuée par un avion à réaction.
L'organisation prévoit la subordination du détachement à la *Luftflotte* 3 et au FAG 123, chargé de traiter les films exposés [2]. À cause des ennuis de départ, l'Arado Ar 234 V5 n'arrive à Juvincourt que le 2 août, pendant la mission, que nous relatons plus loin, de l'Oblt Erich Sommer.
L'implantation des Alliés sur le continent est telle que toutes ces reconnaissances aériennes ne peuvent qu'en démontrer l'évidence… Devant l'avance alliée, le *Kommando* se replie sur Chièvres (Belgique) le 28 août. Si Erich Sommer se pose sans encombre sur le terrain prévu, il n'en est pas de même pour Horst Götz, qui, vers Mons,

voit son avion endommagé par des tirs de la *Flak* et atteint dans le système de sortie des patins. Il décide de continuer sur Brandenburg pour réparer, mais les bombardiers alliés n'y ayant laissé que ruines fumantes, il pousse jusqu'à Oranienburg. Pendant l'atterrissage sur le ventre, des pierres fracassent la verrière, dont des éclats le blessent aux yeux. Sorti de la carlingue, Götz a alors la surprise de voir son appareil coupé en deux par un Fw 190 au décollage. L'Arado **Ar 234 V5** a vécu… ainsi que le pilote de l'avion tamponneur. Horst Götz ne sera rétabli que deux semaines plus tard.

1) LE DÉROULEMENT D'UNE MISSION DE RECONNAISSANCE CLASSIQUE

Le contrôle des procédures de départ et de retour est assuré par un transmetteur **Lorenz FuG 16** relié, pendant le vol, à un autre appareil au poste de commandement. Ce dernier transmet les positions connues de la chasse ennemie. Il existe aussi la possibilité d'utiliser le radiogoniomètre du terrain sur la même fréquence. Les avions ne sont équipés que du **FuG 16**.

Les machines sont tractées jusqu'en bout de piste, au point fixe. Cela prend une vingtaine de minutes. Après le départ, le chariot et les fusées sont alors rassemblés par le camion placé en attente. Cela permet de préparer le retour, pour lequel deux signaux fumigènes aident au repérage et à se poser en évitant les entonnoirs de bombes résultant d'éventuelles attaques alliées et qui, à cause de l'alerte constante, ne peuvent pas être systématiquement comblés. Les crics, les supports et le groupe de démarrage sont tenus prêts, accrochés au camion. La remise en place de l'avion sur son chariot demande environ trente minutes, le temps total nécessaire au retour dans les alvéoles étant d'une heure.

Pour cause de « réserve de rayon d'action », la vitesse recommandée pour atteindre le but et l'altitude de travail dans les missions les plus longues se situe entre 340 et 420 km/h. Le plus possible, l'altitude de travail doit se situer en dessous de celle de la formation des traînées de condensation. Pendant la mission, les positions de l'ennemi sont données au pilote. Des rudiments de chasse ont été essayés, mais sans succès. Du fait de la surveillance vers l'arrière, le dessous et le dessus, les trente premières minutes de la montée représentent la partie la plus délicate du vol. En outre, il est impossible de bien évaluer la hauteur de condensation. À cela s'ajoute le risque d'être tiré par la *Flak* amie… C'est ce que nous avons constaté dans le paragraphe précédent, mais les missions se déroulent généralement sans anicroche. Il est intéressant de noter que, la discrétion étant primordiale pour les reconnaissances aériennes, Erich Sommer mit au point un périscope « regardant » vers l'arrière afin de s'assurer de l'absence de traînées de condensation en cherchant à voler toujours juste en dessous de l'altitude critique… et de vérifier également qu'il n'y a pas de chasseurs ennemis dans son arrière.

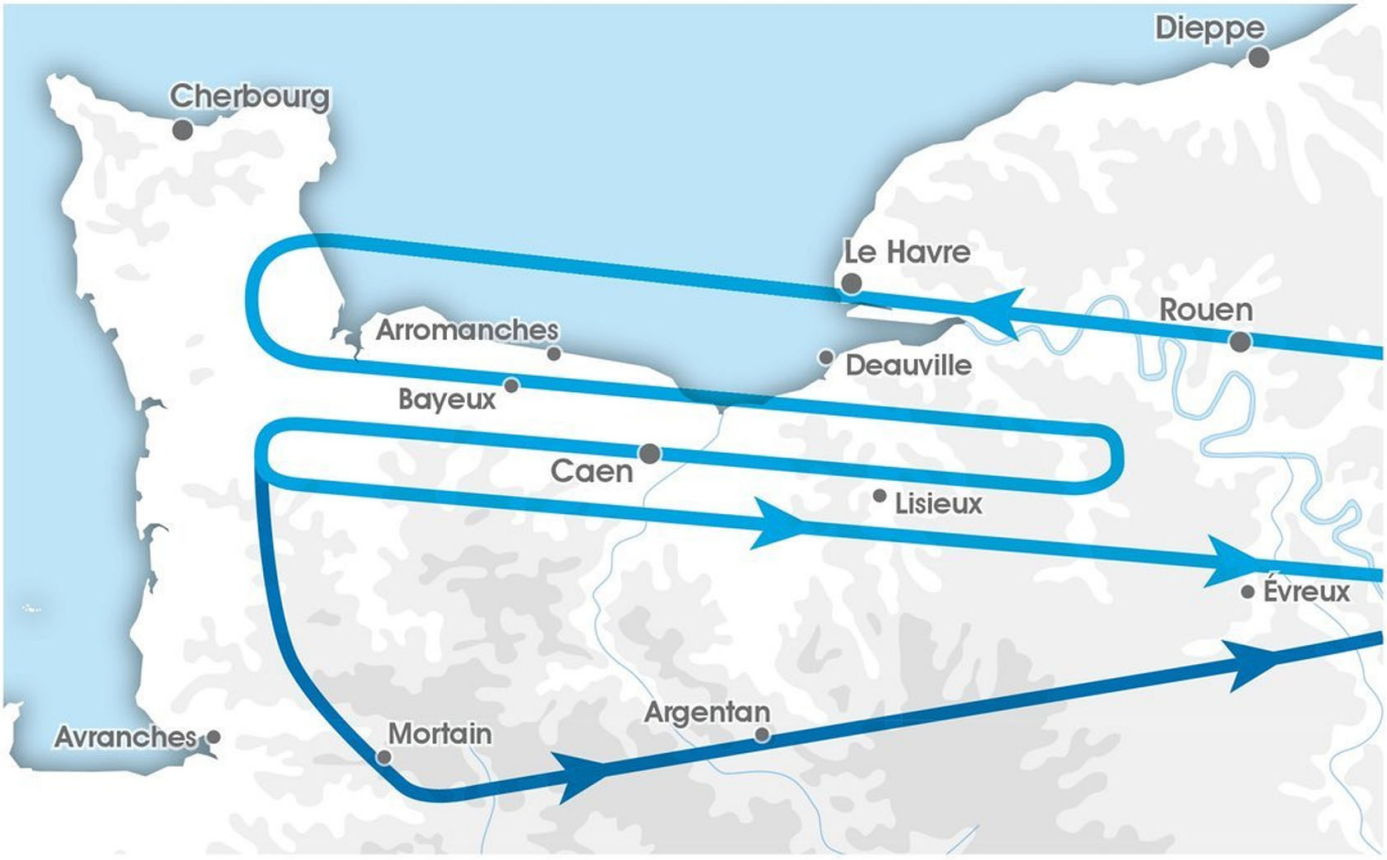
[1] 1re escadrille (*Staffel*) de la *Versuchsverband des Oberkommandos der Luftwaffe*, unité d'essais du Haut commandement de la Luftwaffe.

[2] Les photos sont référencées à la 1.(F)/121. Il a été dit que seul l'Ar 234 V5 dépendait de la 1./FAG 123 pour une raison obscure. Les photos de la mission montrent clairement le rattachement de l'*Oberleutnant* Götz au FAG 123, alors que ses films étaient manifestement traités par le NAG 13 !

2) LA MISSION HISTORIQUE DU 2 AOÛT 1944

Revenons pour un moment au 2 août 1944.

La météo est parfaite, et, d'après les renseignements recueillis et recoupés, le scénario de la mission est le suivant : l'Ar 234 V7, WNr. 130007, codé T9 + MH est sorti de son alvéole-abri, un parmi les quelques-uns le long de la RN 44 qui sert de piste aux Arado. L'avion est le nez tourné vers le nord-ouest, avec le pilote en place, sanglé, après la lecture de la « check-list » et les différents contrôles de la préparation au vol effectués. Après le démarrage des moteurs, Erich Sommer met les gaz. Il est exactement 16h00, heure du MEZ (*Mittel-Europäische Zeit* ou temps moyen européen. À cette époque, l'heure GMT est 14h00). À l'issue d'un parcours de 200 mètres sur la seule poussée des réacteurs, les fusées d'aide au décollage sont allumées, donnant à l'avion un gain de poussée formidable qui le fait franchement décoller. Il quitte le sol, et, à 65 m d'altitude environ, les fusées, épuisées, sont larguées.



▼ Carte de la Normandie avec la représentation du circuit d'Erich Sommer pendant les prises de vues photographiques le 2 août 1944. Le port d'Arromanches, avec une immense concentration de navires au large, est photographié à 16h32. En bleu clair, le parcours communément adopté ; en bleu foncé, le chemin probable du retour avec le survol de Mortain.

Erich Sommer entame un large virage à gauche, cap à l'ouest, puis la montée continue en droite ligne. Au bout de vingt-cinq minutes, il atteint le premier point de repère et il se trouve alors à l'altitude de 11 500 m au-dessus de Montebourg, dans le Cotentin, à 375 km de son point de départ. Il engage maintenant, à 16h25, un virage à 180° vers la gauche pour se retrouver en direction de Carentan et suivre une trajectoire parallèle à la précédente. Il prend du « badin » pendant sa descente jusqu'à 11 000 m et stabilise sa vitesse à 740 km/h. Les deux appareils photographiques commencent à fonctionner à raison d'un déclenchement toutes les onze secondes pour un recoupement des vues à 60 %, ce qui est courant. Inclinés à 12° de part et d'autre de l'axe vertical de l'avion, ils sont équipés chacun d'un objectif de 500 mm de distance focale et couvrent une bande d'environ 11,700 km de largeur. Erich Sommer survole Arromanches exactement à 16h32. Après quelque 150 km parcourus vers l'est, le pilote engage un nouveau demi-tour vers la droite, incliné à 40° sous un facteur de charge de 1,30, se retrouvant cap à l'ouest au bout de 77 secondes. Il est maintenant 16h39, à une poignée de secondes près. Il entame la seconde bande, parallèle à la précédente, à 10 km en retrait sur le continent. Encore 150 km, puis, après un nouveau 180°, cette fois au sud du Cotentin, vient le tour de la troisième et dernière bande, à nouveau cap à l'est. Il est à peu près 17h07 quand, cinquante-cinq minutes environ après le début de la mission, la dernière des 190 prises de vue (380 photos) est « dans la boîte »… Erich Sommer vient d'accomplir en un temps record la couverture de près de 4 900 km² de terrain, en passant totalement inaperçu. Sans changer de cap, ou très peu, il ne lui reste plus que 230 à 250 km à parcourir, frôlant les 900 km/h, pour se poser à Juvincourt, à mi-chemin entre Laon et Reims, le long de la RN 44.

Ce trajet est celui le plus facilement restituable, mais, selon le témoignage d'Erich Sommer en personne, il est plus que probable qu'il ait également survolé Mortain, où se préparait la contre-offensive allemande [(opération « Liège » (en allemand *Unternehmen Lüttich*)] visant les forces alliées qui ont percé à Avranches le 31 juillet précédent.

Durant les trois semaines suivantes, treize missions supplémentaires sont effectuées avec les deux prototypes. Laissons parler Erich Sommer : « On a survolé tout le front de l'invasion, tous les aérodromes du sud de l'Angleterre où étaient les Américains. Ça faisait comme un immense aérodrome. C'était incroyable tout ce qui s'entassait là ! J'ai rapporté des photos démontrant que les V2 et les V1 n'avaient anéanti ni Londres ni la résistance britannique. Ce n'était que la propagande de Goebbels qui exhortait à tenir encore une semaine sur le front de l'Est pour avoir le temps de détruire Londres afin que l'Angleterre se rende, ainsi que les États-Unis. C'était comme ça ! Et j'ai rapporté ces images. Londres était intact. En rentrant, j'ai croisé un Mosquito. Il venait par ici, et moi par là. On aurait pu se faire signe ! Il n'avait sûrement pas d'armes, moi non plus. Seuls m'inquiétaient l'atterrissage, le décollage ou les phases d'ascension, mais dans une poursuite, personne ne pouvait m'avoir. Pas un avion ne pouvait m'attaquer. On ne pouvait nous rattraper, nous étions les plus rapides ! Mais à propos de mes photos de la capitale britannique, je dois dire que j'ai été à deux doigts de passer en cour martiale de la part de Goebbels et de Himmler qui affirmaient que j'avais outrepassé mes droits en me rendant au-dessus de Londres et que ces photos détruisaient leur propagande

▲ Arromanches et Asnelles-sur-Mer photographiées à 16h32 le 2 août 1944 par Erich Sommer avec l'Ar 234 V7, WNr. 130007, codé T9+MH. On remarque bien les jetées du port Winston et la concentration de navires, ainsi que les nombreux véhicules à terre. La fiche d'interprétation de cette photo dénombre 278 bateaux de tous types pour un tonnage total d'environ 247 000 tonnes. En outre, quelque 430 véhicules terrestres sont recensés. (Unité de reconnaissance 1./(F) 121 via Philippe Bauduin)

Arado Ar 234 V7, Wnr 130007, T9+MH

Kommando Götz
Juvincourt, août 1944

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2016

Ce profil reconstitue l'avion, dont on ne connaît qu'une photo très floue, de la mission historique de l'*Oblt* Erich Sommer le 2 août 1944 au-dessus des plages normandes, où eut lieu le débarquement allié du 6 juin précédent.

sur les *Wunderwaffen*, les armes miracles. Après avoir rencontré un adjoint de Goebbels, ces charges contre moi ont été levées, et une demande officielle de photographier Londres est arrivée peu de temps après mon retour à l'unité. » [3]

Au cours d'une de ces missions, Erich Sommer est confronté au Mach critique. Laissons-lui à nouveau la parole : « Un jour, je revenais du front de l'invasion à 10 000 mètres d'altitude. À cette époque, il était impossible de réduire les turbines à cette altitude, et j'effectuais une classique descente à vue vers le terrain de Reims. La vitesse réelle était de 950 km/h. Je me rappellerai toujours cette vitesse ! Tout à coup, il y a eu une secousse dans le coucou, suivie d'une vibration. Le nez pointait vers le bas, et je n'avais plus de réponse aux commandes. L'avion était devenu incontrôlable. Une seule solution s'imposait à moi : couper les deux moteurs en espérant que la traînée réduirait la vitesse. Une fois encore, j'ai eu de la chance ! L'Arado a ralenti, et j'ai pu le reprendre en main doucement et sortir ainsi du piqué. Maintenant, j'étais en vol plané et je voulais arriver à 2 000 mètres et 500 km/h avant que je puisse redémarrer les moteurs. Heureusement que je n'ai pas rencontré d'adversaire, sinon, c'est ce jour-là que j'aurais fini tragiquement. Les moteurs ont redémarré, et j'ai continué mon vol en ayant encore gagné une expérience sans prix ! Voler semble être composé de 99 % de chance et de 1 % de savoir-faire. »

3 LE *KOMMANDO* SPERLING

Le 30 août, le *Kommando Götz*, réduit à un seul avion et un seul pilote (et encore, même pas celui auquel il devait son nom !), fait mouvement sur Volkel, en Hollande, puis sur Rheine le 3 septembre, où il prend le nom de *Kommando Sperling* (moineau), qu'il gardera jusqu'en mars 1945.

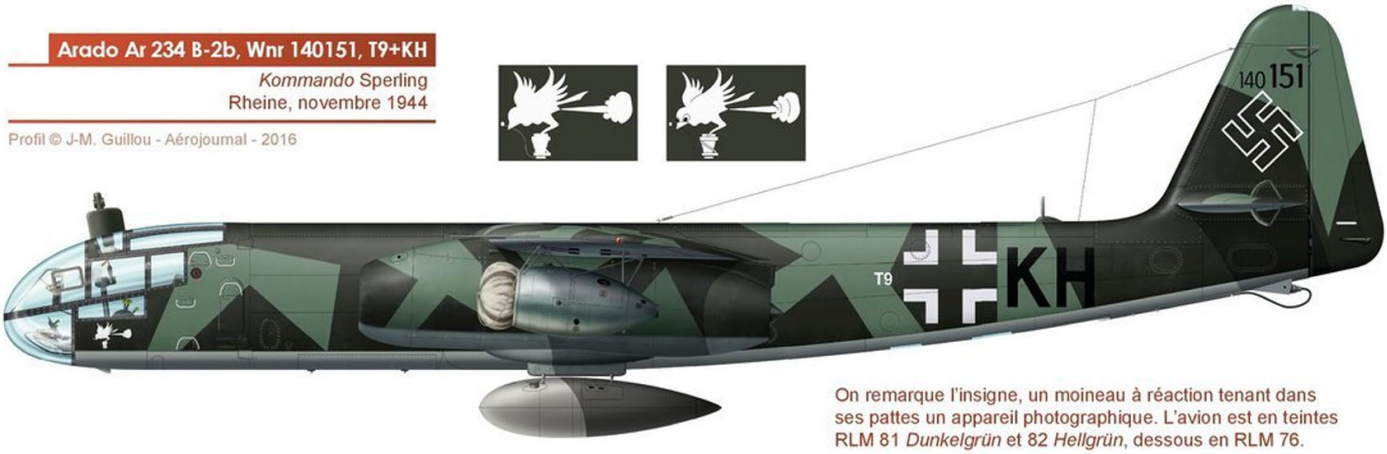
Dans un compte rendu daté du 21 août 1944, il apparaît que l'**Ar 234 S12** (S pour série), en réalité l'**Ar 234 B-2 WNr. 140112** (premier vol le 23.08.44), doit être livré à Sagos GmbH à Sagan-Küpper pour y être transformé en avion de reconnaissance (**Ar 234 B-2b**). C'est d'ailleurs le premier exemplaire de bombardier ainsi modifié ; il a été vraisemblablement livré le 4 septembre au *Kommando Sperling*. On le retrouve dans un rapport de la VVdOKL daté du 2 novembre, sous l'immatriculation T9 + GH, en compagnie du V7 (toujours lui !) et des Ar 234 B T9 + KH (WNr. 140151), T9 + HH (WNr. 140153) et T9 + IH (WNr. 140154). Ces avions de série sont affectés respectivement aux *Oberleutnante* Götz et Muffey, *Leutnant* Ziese et *Oberleutnant* Sommer.

Le 1er novembre, le V7 est endommagé à la suite de l'effacement d'une contre-fiche de patin. Il est alors convoyé à Oranienburg pour y être réparé, mais il est, en fin de compte, retiré du service. En remplacement arrive, le 2 novembre, l'**Ar 234 B-2 WNr. 140304**, qui ne sert qu'à l'entraînement de l'*Oberleutnant* Grün et du *Hauptmann* Rosarius. Aucun code opérationnel ne lui est connu, et il est détruit au décollage le 25 novembre avant d'avoir pu effectuer une quelconque mission. Le *Feldwebel* Wendt perd la vie dans cet accident. Le 8 novembre voit l'affectation de l'**Ar 234 B-2 WNr. 140145**, transformé en chasseur de nuit **Ar 234 B-2/N Nachtigall** (rossignol). La modification consiste en l'emport d'une *Magirusbombe*, dont la dénomination officielle était ***Waffenbehälter* WB 151** (conteneur d'armes), renfermant deux canons MG 151/20 de 20 mm dotés d'un débattement de 15° environ vers le bas. Le WB 151 prend place dans le logement prévu pour la bombe ventrale.

[3] Götz, depuis les années 1930, et Sommer, depuis 1940, travaillaient en étroite collaboration avec les services de l'amiral Canaris

Arado Ar 234 B-2b, Wnr 140151, T9+KH
Kommando Sperling
Rheine, novembre 1944

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2016



On remarque l'insigne, un moineau à réaction tenant dans ses pattes un appareil photographique. L'avion est en teintes RLM 81 *Dunkelgrün* et 82 *Hellgrün*, dessous en RLM 76.

Arado Ar 234 B-2/N *Nachtigall*, Wnr 140145, Skz SM+FE
Kommando Bisping
Hptm Josef Bisping
Janvier 1945

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2016

L'avion est équipé d'un radar Siemens/FFO FuG 218 et du *Waffenbehälter* WB 151 ventral communément dénommé *Magirusbombe*. On remarquera la lucarne de l'opérateur radar au-dessus de la croix de fuselage.

▲ L'Arado Ar 234 B-2b, WNr. 140167, codé T9+HH, dont le pilote habituel est le Lt Wolfgang Ziese, ancien pilote d'essai chez Siebel, qui rejoint le *Kommando Sperling* courant octobre 1944.

▶ Chargement d'un magasin pour un des deux appareils photographiques Rb 50/30.

(Collection de l'auteur)

On se doute que les activités du *Kommando Sperling*, toujours subordonné à la 1./VVdOKL, sont intenses. Un rapport du 13 septembre 1944 donne 31 vols pour les Hecht V5 et V7, dont 14 vols de guerre, le restant se répartissant en vols d'essai, d'instruction et de transport, totalisant 22 heures pour le V5 et 24 pour le V7, « sans incident notable ». Du 22 octobre au 8 novembre 1944, on comptabilise en opérations (*Einsätze*) :

– V7 : 15 missions en 22 heures de vol ;
– WNr. 112 : 15 missions en 21 heures 16 ;
– WNr. 151 : 3 missions en 1 heure 58 ;
– WNr. 153 : 6 missions en 10 heures 39 ;
– WNr. 154 : 6 missions en 10 heures 55.

Avec un nombre moyen de six avions opérationnels, les missions photographiques continuent au-dessus de la France, de la Hollande, de la Belgique, mais aussi de la Grande-Bretagne, comme cette sortie du 5 octobre 1944 qui permet de photographier la *Home Fleet* au large des côtes du Norfolk et du Lincolnshire. Le lendemain, Erich Sommer, qui vient de décoller, reçoit dans la radio un message l'avisant de l'approche de six avions ennemis dans sa direction : « Six Thunderbolt (nous les appelions Trunkenbolde, les éclairs saouls) se dirigeaient sur moi d'une haute altitude et ont essayé de me coiffer. Je me suis débarrassé de mes fusées et de mes réservoirs supplémentaires pour accroître ma vitesse, qui a atteint rapidement 500 km/h, puis 700 km/h et plus. Mon petit Arado a bien réagi, et j'ai pu semer mes poursuivants. Ma chance avait marché encore une fois. »

4 ERICH SOMMER : LE SPÉCIALISTE

Le 10 novembre 1944, l'*Oberleutnant* Erich Sommer quitte le *Kommando Sperling* avec son avion T9 + IH afin de former une nouvelle unité de reconnaissance : le *Kommando Hecht*.

Erich Sommer se souvient :

« J'ai été transféré à Biblis avec mon *Kommando*, un avion et l'équipe chargée de l'entretien. Nous opérions à partir d'un terrain abominable, détrempé, dans le brouillard et le mauvais temps ; une région industrielle où les fumées s'ajoutaient au brouillard. J'ai opéré de là sur toute la région, des Alpes à la Hollande. »

Le terrain de Biblis, à 40 km environ au nord de Mannheim, souvent bloqué en hiver, ne permet pas des vols réguliers. Quoi qu'il en soit, le *Kommando Hecht* ne fonctionne qu'à la demande expresse du Haut commandement de la Wehrmacht (ObKd.W).

Le 16 décembre a lieu une mission d'un genre peu connu des historiens aéronautiques et rapportée par Erich Sommer, le réglage des tirs des fusées V2 [4] sur la ville d'Anvers : « Ce jour-là, Ziese et moi avons réglé nos montres sur l'heure d'une batterie de missiles à l'est d'Aix-la-Chapelle. Nous devions repérer les points de chute des V2. En l'air au-dessus d'Anvers, et cinq minutes avant le tir d'une salve, le pilote recevait l'avis de tir et devait photographier l'impact sur la ville. » Un autre pilote, l'*Oberleutnant* Muffey, raconte : « Je me rappelle avoir vu le départ du V2 à l'horizon et qui se dirigeait sur Anvers en une grande boucle. Après les trois minutes d'attente théoriques, je ne voyais toujours pas l'explosion. Finalement, un point sera repéré sur mon film, à 12 km de la cible, qui se révélera être un impact que j'avais cru être de la vapeur d'échappement d'une locomotive ! La précision de tir des V2 ne nous impressionnait vraiment pas ! C'est lors d'un de ces vols que, me précipitant vers la cible, j'ai eu affaire au "Professeur Mach". Poussant trop la manette des gaz, l'avion s'est mis à vibrer, et j'ai eu beaucoup de mal à en reprendre le contrôle. »

Le 24 décembre, l'appareil est détruit à la suite de dommages causés par les tirs de la DCA américaine au cours d'une reconnaissance. Se posant en flammes à Wiesbaden, l'avion achève de brûler au sol.

Erich Sommer continue : « En Italie, la reco était anéantie, et je dus y établir un *Kommando*. » En effet, sous le nom de *Kommando Sommer*, la nouvelle unité est créée à Udine à compter du 28 février 1945. Le déplacement se fait par la route, et ce n'est que le 14 mars qu'Erich Sommer atterrit sur cette base avec son nouvel avion pris en compte le 26 décembre. Le soutien logistique dépend alors du NAG 11, mais selon ses dires, Erich Sommer souhaite « rester aussi indépendant que possible ».

La première mission se déroule le 15 mars 1945. Le 25 du même mois s'effectue la première opération « à très longue distance »

accomplie par Sommer : décollage de Lonate, à l'ouest de Milan, survol de Marseille, Toulon et de la Côte d'Azur. Le 31 mars, pour sa seconde mission du même type que la précédente, Erich Sommer, parti à nouveau de Lonate, survole la Corse, l'île d'Elbe, avec retour au-dessus de Livourne.

Le harcèlement continuel des chasseurs et chasseurs-bombardiers alliés « ne rendit pas de tout repos le séjour en Italie ». Dans l'après-midi du 11 avril, le *Leutnant* Günther Gniesmer, au cours de sa seconde mission, est intercepté par des P-51 de la 15th *Air Force* au-dessus de Bologne et doit évacuer son T9 + DH par parachute. Récupéré par les Allemands, mortellement blessé, il décédera quelques jours plus tard. Les vainqueurs du Hecht sont les *Lieutenants* Hall et Cooper du 52nd *Fighter Group* [5].

Le 20 avril, l'**Ar 234 B-2b (Wk.Nr. 140355, NM + BR), codé T9 + EH**, est cassé par Sommer lors d'un atterrissage sur le ventre. Cet avion était équipé d'un WB 151.

Le 3 mai, le *Kommando* repasse la frontière autrichienne, et, cinq jours plus tard, tout le personnel est interné par les Américains au camp de prisonniers de Heiligenkreuz, près de la frontière italienne.

▲ Tirée d'un document filmé, vue d'un Blitz camouflé dans les bois entourant le terrain de Biblis, en février 1945. (Erich Sommer)

5 LES AUTRES UNITÉS DE RECONNAISSANCE

Tout à la fin de 1944, les *Staffeln* 1.(F)/22, 1.(F)/33, 1.(F)/100 et 1.(F)/123 sont pressenties pour recevoir l'Arado 234 B-2b. Les *Kommandos Sperling* et *Hecht* sont alors désignés pour l'instruction des nouveaux pilotes, mais… tâche ardue que d'enseigner le pilotage d'une telle machine à des pilotes chevronnés d'avions à hélice ; les accidents seront fréquents.

De plus, il faut compter avec les aléas des opérations.

Le 11 février 1945, le *Hauptmann* Hans Felder, de la 1.(F)/123, sur le 4U + DH (Wk.Nr. 140149) est descendu près de sa base de Rheine au retour d'une reconnaissance au-dessus du Humber (estuaire de l'Ouse et de la Trent) et du port de Hull (Kingston-upon-Hull) par un Tempest Mk. V du N° 274 RAF *Squadron* basé à Volkel. Le pilote victorieux est le *Squadron Leader* David C. Fairbanks, un Américain de la Royal Canadian Air Force (son Tempest est le NV645, codé D-F).

Il semble que ce soit un appareil de la 1.(F)/123 qui ait à connaître le triste honneur d'être le dernier Blitz descendu de la guerre. Le 2 mai, en fin d'après-midi semble-t-il, trois pilotes belges d'une patrouille du N° 350 *RAF Squadron* sur Spitfire Mk. XIVe, menée par le *Pilot Officer* Watkins, un Britannique, aperçoivent un Arado Ar 234. Watkins attaque le premier, puis c'est le *Flight Lieutenant* Bangerter, suivi par les *Flight Sergeant* Kick et *Flying Officer* Van Eckhoud. Il est tiré à environ 60 m d'altitude, passe sur le dos et s'écrase. C'est ce que l'on peut lire dans le rapport du combat, mais il est possible que le pilote allemand, l'*Oberleutnant* Worzech, ne soit que blessé à bord de l'Ar 234 B-2b, Wk.Nr. 140454, codé 4U + EH.

Trois Ar 234 B-2 sont connus pour avoir appartenu au FAGr 5, dépendant du *Luftwaffen-Kommando Courland* : 9V + AH (Wk.Nr. 140341), 9V + BH et 9V + CH. Un appareil, supposé relever également du FAGr 5, est capturé par les Britanniques à Stavanger, en Norvège. Dans les archives de la RAF, il est répertorié AM439 et donné comme appartenant à l'*Einsatzkommando* LTAGr 1. Son code est inconnu, mais il est pratiquement certain qu'il s'agit du 9V + CH. En revanche, un autre Blitz portant une lettre « F » blanche, capturé aussi en Norvège, garde son identité secrète… Il est curieux de noter que le FAGr 5 soit une unité de reconnaissance de haute mer, équipée de Junkers Ju 290 jusqu'en août 1944.

Le FAG 33 du *Luftwaffen-Kommando Denmark* reçoit au moins quatre Ar 234, dont les Wk.Nr. 140476 (8H + DH) et 140466 (8H + HH).

[4] V2 = *Vergeltungswaffe* Nr 2 ou arme de représailles N° 2, officiellement fusée Peenemünde A-4.

[5] Selon Frank Olynyk, la victoire est attribuée au seul *1st Lieutenant* Benjamin Hall, du 2nd *Fighter Squadron*, entre 13h30 et 13h45 au-dessus de la région de Bologne.

Cet avion sera capturé à Grove (DK) par les Britanniques.

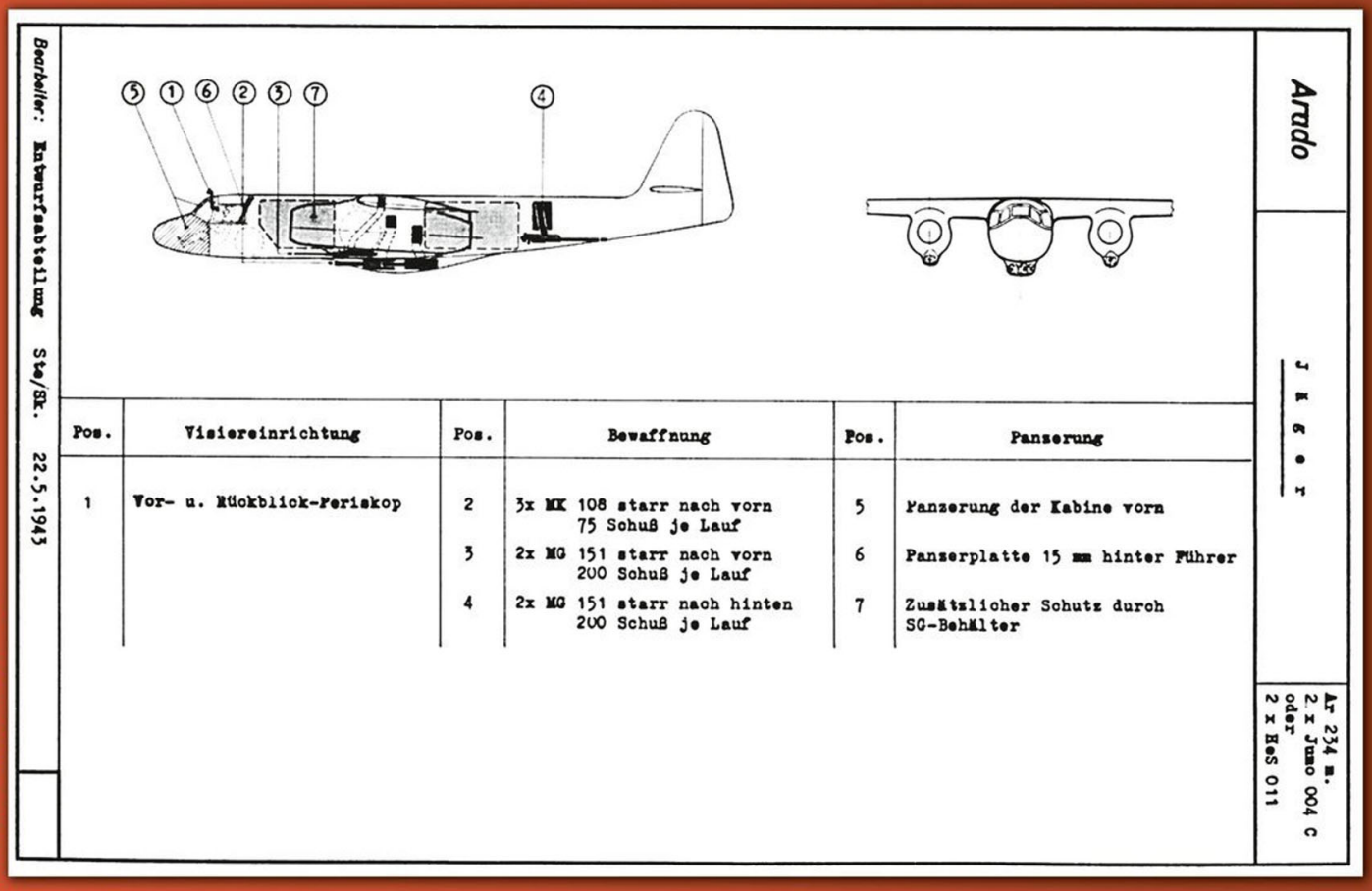
6 LES *KOMMANDOS* ÉPHÉMÈRES

Petit rappel : Dans la liasse du cahier des charges figurent sous le timbre Arado, daté du 22 mai 1943, plusieurs fiches techniques décrivant une version de chasse équipée de deux Jumo 004 ou He S 011, armée de trois MK 108 et deux MG 151 tirant vers l'avant, montés en gondole sous le fuselage (MK 108) et sous chaque réacteur (MG 151). Cet armement est complété par deux MG 151 tirant vers l'arrière, montés dans le fuselage. Le nez est à pointe blindée et pare-brise classique, et non plus constitué de la grande bulle vitrée. Cette version n'est pas retenue, mais le 3 juin 1944, au cours d'une réunion tenue à Landeshut l'idée de la version de chasse ressurgit par modification de la version Ar 234 C grâce à la *Magirusbombe* ou WB 151, mais en trois exemplaires seulement. Rappelons que, à cette date, même l'**Ar 234 V13**, un quadriréacteur à cellule d'Ar 234 B-2, n'a pas encore volé et ne volera que le 6 septembre. Le premier prototype de la série C, le **V19**, ne volera que le 16 octobre.

En contrepartie, le 27 juillet 1944, la version B-2 est retenue pour ce type d'armement, ce qui est confirmé dans le protocole 2043 du 7 novembre 1944 élaboré à Landeshut. Le 8 novembre, l'**Ar 234 B-2, Wk.Nr. 140145 (SM + FE)** arrive à la VVdOKL pour montage d'un WB 151 ventral.

À la date du 12 décembre 1944, apparemment, l'OKL prend la décision de former deux unités de chasse de nuit : le *Kommando Welter*, avec trois Me 262, et le *Kommando Bisping*, avec trois **Ar 234 B-2N Nachtigall**. Le 30 décembre, le **Nachtigall 145** arrive à la 3./VVdOKL, basée à Oranienburg. Le 13 février 1945, le *Hauptmann* Josef Bisping se tue aux commandes de cet avion en compagnie de son opérateur radar installé dans l'arrière du fuselage. L'unité devient alors le

AR 234 DE CHASSE (22 MAI 1943)



Bearbeiter: Entwurfsabteilung Ste/Sk. 22.5.1943

Arado

J K G e r

Ar 234 m.
2 x Jumo 004 C
oder
2 x HeS 011

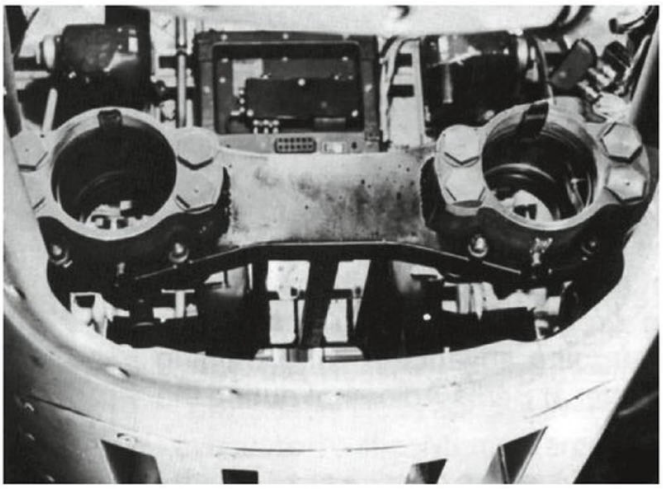
Pos.	Visiereinrichtung	Pos.	Bewaffnung	Pos.	Panzerung
1	Vor- u. Rückblick-Periskop	2	3x MK 108 starr nach vorn 75 Schuß je Lauf	5	Panzerung der Kabine vorn
		3	2x MG 151 starr nach vorn 200 Schuß je Lauf	6	Panzerplatte 15 mm hinter Führer
		4	2x MG 151 starr nach hinten 200 Schuß je Lauf	7	Zusätzlicher Schutz durch SG-Behälter

(Tiré des archives Arado)

Kommando Bonow et reçoit le **Nachtigall 146 (SM + FF)**, équipé de la *Magirusbombe* et, semble-t-il, du radar FuG 218. Au début d'avril, le *Kommando* se voit renforcé par les *Oberleutnante* Gustav Francsi et Josef Pützkühl, ainsi que par l'**Ar 234 B-2 Wk.Nr. 140608, codé T9 + GL**, mais non modifié en chasseur de nuit. La *Magirusbombe* n'est pas un simple conteneur d'une paire de MG 151 ; ce dispositif permet de régler les armes avec un tir de 20° négatifs par rapport à l'horizontale.

La grande bulle vitrée n'était pas adaptée aux tirs nocturnes. Le véritable chasseur de nuit, à nez classique évitant les éblouissements et renfermant le radar, aurait dû être l'Ar 234 P (P-1, P-2 et P-5), qui resta un « avion de papier ».

Finalement, le 12 avril 1945, un bombardement massif sur Oranienburg met un terme définitif aux activités du *Kommando Bonow*. Le **Hecht 608** est capturé à Grove, au Danemark, par les Britanniques et convoyé en Grande-Bretagne le 6 juin 1945.



▲ Le bâti des deux MG 151/20 tirant vers l'arrière, ici pour l'Ar 234 V21

7 LA KAMPFGESCHWADER 76

L'utilisateur le plus connu de l'Arado Ar 234 Blitz demeure la KG 76, une escadre de bombardement dont le troisième groupe quitte l'Italie en août 1944 pour se rendre à Alt Löwenitz, sous le commandement de l'*Oberst* Walter Storp.

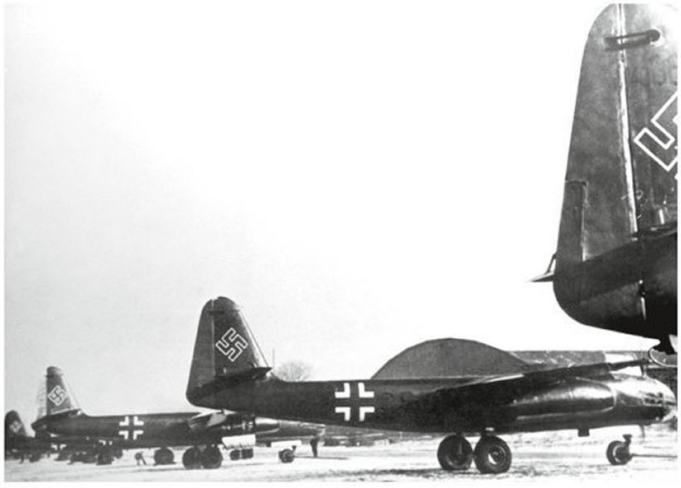
À la fin du mois, le 26 août exactement, quatre avions, des Ar 234 B-2, sont perçus, dont les WNr. 140114 et 140115. Aussitôt, l'entraînement commence sous la férule du *Hauptmann* Dieter Lukesch, mais il faut, en même temps, définir le domaine d'application opérationnelle de l'avion. Le 1er septembre, le groupe tout entier rejoint Burg bei Magdeburg, par... chemin de fer, un seul appareil restant ~~de~~ disponible ! Ce ne sera qu'à la mi-septembre que la dotation augmentera de six unités. En octobre, le IV.(Erg.)/KG 76 (groupe de réserve) reçoit ses premiers **Blitz** pour l'écolage des pilotes. L'instruction prévoit, entre autres matières, une phase de perfectionnement technique à Küpper, près de Sagan, en Silésie.

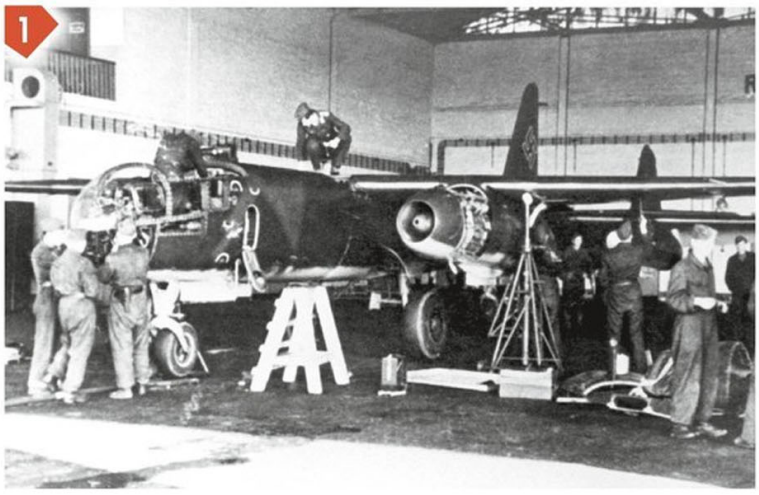
Lukesch se rappelle : « Jusqu'à l'arrivée du Me 262 biplace, l'entraînement commençait directement sur l'Arado. Cela ne posait pas de problème, car nos pilotes étaient tous très expérimentés. Les accidents qui ont eu lieu avaient principalement pour cause des défauts techniques. » Le 5 octobre, l'*Unteroffizier* Eberhard Sienhold est blessé à l'atterrissage sur le F1 + AT, et, le 12 octobre, c'est le *Leutnant* Habs-Egon Harndt qui est mortellement blessé sur le F1 + BS ; il décède le lendemain.

▲ Des « Blitz » à Burg bei Magdeburg. Le second est le F1+CS. (Archives KG 76)

◢ En partant de la gauche, première dérive, un Blitz inconnu, puis le F1+MS, le F1+CS (8./KG 76) et, enfin, la dérive du F1+ER (WNr. 140360), de la 7./KG 76, sur le terrain de Burg bei Magdeburg. (Archives KG 76)

▼ Un Blitz de la 7./KG 76 est tracté par une « Kettenkrad ». (Archives KG 76).





Le 1er novembre 1944, l'*Oberstleutnant* Robert Kowalewski succède à Storp, promu *Generalmajor* et appelé, en conséquence, à d'autres fonctions.

Fin novembre, on compte environ soixante-dix Ar 234 au III./KG 76 et seize à l'*Einsatzstaffel.*/KG 76 (escadrille opérationnelle). Cette dernière est en réalité le noyau de l'*Erprobungskommando* 234 (unité d'évaluation opérationnelle) et a été créée le 10 juillet 1944 à Rechlin. Elle est également dénommée *Einsatzstaffel.*/KG(J) 76, au minimum une fois dans un rapport – en tout cas lors de l'opération « Bodenplatte » du 1er janvier 1945. Tout le mois de novembre se passe à rendre les avions pleinement aptes à remplir leurs missions par des modifications qui seront appliquées, en retour, en usine. Pendant cette période d'essais intensifs, les pilotes se heurtent de nouveau au Mach critique. Lukesch raconte : « Les effets dus à l'approche de la barrière sonique étaient, de fait, inconnus de nous à cette époque. La grande vitesse atteinte réclamait quelques fois ses victimes. Riefel, par exemple, qui effectuait un vol en descente, a rencontré une inversion des commandes à l'approche de Mach 1. Il a réussi à sauter en parachute, mais le choc à l'ouverture a déchiré complètement trois des six sections du parachute, et ce n'est que grâce à son atterrissage sur un sol très meuble, fraîchement labouré, qu'il a dû son salut. La même chose est arrivée plus tard à l'*Oberleutnant* Heinke, mais lui n'a pas pu évacuer son avion, qui s'est écrasé au sol à la suite d'une chute verticale. »

Au II./KG 76, la 6. *Staffel* reçoit quelques Ar 234 B-2 vers la mi-décembre. Le 18 de ce même mois, cette escadrille est sollicitée : les ordres stipulent de se rendre à Münster-Handirf afin de couvrir la contre-offensive allemande lancée deux jours plus tôt contre les Alliés, et que l'on connaît aujourd'hui sous le nom de bataille des Ardennes.

Ce n'est que le 24 décembre que le *Hauptmann* Lukesch peut conduire une formation de huit Ar 234 B-2 lors d'une mission de bombardement sur les nœuds ferroviaires de Liège. Les avions, lestés chacun d'une bombe SC 500, décollent du terrain de Münster-Handorf un peu après 10 heures du matin. Une dizaine de minutes avant 11 heures, la première bombe tombe sur les objectifs, peu défendus par la DCA.

1 Entretien dans un hangar, à Burg bei Magdeburg.

2 Retour de mission : un « Blitz » en finale, train et volets sortis...

3 Aidé de son mécanicien, un pilote s'installe dans un Ar 234 B-2 du III./KG 76. On remarquera les détails du viseur RF2C avec la tête PV1B.

4 Décollage assisté d'un Ar 234 B-2, au III./KG 76.

5 L'avion, de retour, stationné sur le parking, est tout de suite ravitaillé en carburant, huile, oxygène et est vérifié en suivant les observations et remarques éventuelles de son pilote. Le viseur est du type RF2C mais sans la tête PV1B.

(Archives KG 76)

L'altitude d'attaque est de 2 000 m. Le retour se fait « sans incident notable ». Laissons Lukesch, pilotant le F1 + BT, nous raconter ses souvenirs : « J'ai attaqué un complexe d'usines à Liège en un léger piqué à partir de 4 000 mètres d'altitude, lâchant mes bombes à 2 000 mètres. Les avions volaient en ordre dispersé. Comme nous avions une bonne vitesse en piqué et pas d'armement, nous ne nous sommes pas attardés pour voir les résultats. Pendant le trajet de retour, je me suis retrouvé dans la queue d'un Spitfire. Le pilote britannique, ne pouvant pas savoir que ma seule arme était mon pistolet personnel, a dégagé pour semer son assaillant. »

Le jour de Noël, deux missions similaires ont lieu, toujours contre Liège. Le matin, un avion est atteint par les tirs d'un Tempest Mk. V du N° 80 *Squadron* avec aux commandes le *Pilot Officer* Verran, qui ne revendique qu'un « damaged », ayant dû cesser son tir faute de munitions... La patrouille anglaise est menée par le *Wing Commander* en personne, J.B. Wray, DFC, qui envoie également une rafale sur l'Allemand. Bien qu'atteint de nouveau, celui-ci s'évade définitivement.

Arado Ar 234 B-2, Wnr 140173, F1+MT

III./KG 76 (9. Staffel)
Achmer, janvier 1945

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2016

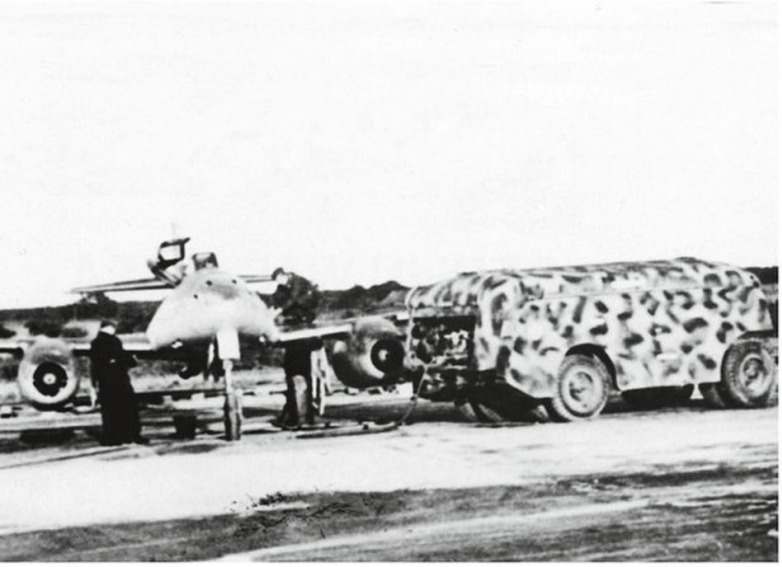
C'est le premier exemplaire tombé quasi intact entre les mains des Alliés, posé sur le ventre à Segelsdorf (25 km NE d'Aix-la-Chapelle) le 22 février 1945 à la suite d'une poursuite par des P-47 de la 9th *Air Force*.

Arado Ar 234 B-2, Wnr 140113, (F1)+A(A)

Stab./KG 76
Obstlt Robert Kowalewski
Karstädt, avril 1945

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2016

L'avion a été saisi à Schleswig (Schleswig-Holstein) par les Britanniques en mai 1945.



▲ Le Messerschmitt Me 262 B-1a du IV./ERG 76 est vu ici au ravitaillement.

▶ Le *Major* Hans-Georg Bätcher, *Kommandeur* du III./KG 76, va s'installer aux commandes de son « Blitz » codé F1+AD.

(Archives KG 76)

La victime est le *Leutnant* Alfred Franck, qui doit quand même poser son avion en urgence en Hollande. Le 27 décembre, une méprise somme toute assez courante tourne au drame : de retour d'une mission de bombardement sur Neufchâteau (Belgique), l'**Ar 234 B-2 Wk.Nr. 140161 (F1 + LT)** se fait descendre par la *Flak* de Handorf et est totalement détruit. Le *Leutnant* Erich Dirk, blessé, meurt quelques jours plus tard. Il est dit aussi que Dick, au décollage à 8 heures du matin, a heurté un obstacle à cause de la buée dans l'immense verrière. Au retour de cette mission, l'*Unteroffizier* Sickert est blessé dans le crash de son F1 + RT.

Le 31 décembre, l'*Einsatzstaffel* effectue une mission de bombardement sur la poche de Bastogne avec dix avions. Lukesch se souvient de cette mission : « J'ai décollé à 10h30, emportant une bombe SC 500 Tr. Comme nous avons atteint l'altitude de rassemblement à 6 000 mètres, des bombardiers ennemis arrivaient sur nous frontalement, escortés par des chasseurs de chaque côté et au-dessus. Il était suicidaire de vouloir dégager. Aussi ai-je décidé de foncer droit devant, imité en cela par les autres pilotes. Concentré sur mon vol, je n'ai pas pu identifier les bombardiers adverses. Après avoir bombardé la poche de Bastogne, nous avons été attaqués par des chasseurs venant de la droite. J'ai entamé doucement une montée afin de ne pas perdre de vitesse, surveillant du coin de l'œil un chasseur qui me suivait. J'ai vu le départ de ses armes, mais ses balles sont passées derrière moi. Je l'ai vu dégager à droite, apparemment en perte de vitesse. J'en ai profité pour m'échapper. Un Arado a toutefois été endommagé pendant cette attaque. »

Il semble que les Arado ont subi une attaque de P-51 Mustang du 352nd *Fighter Group*.

1) UNE MISSION DE BOMBARDEMENT CLASSIQUE

Ce paragraphe est une synthèse de plusieurs rapports des centres d'essais ayant mis au point les différentes procédures de bombardement.

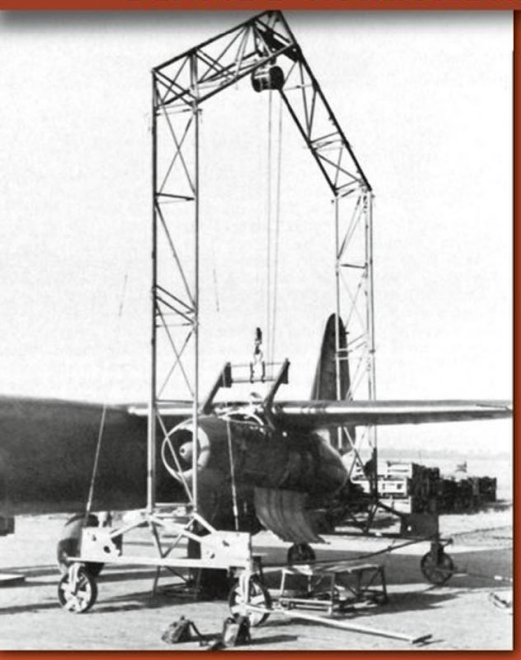
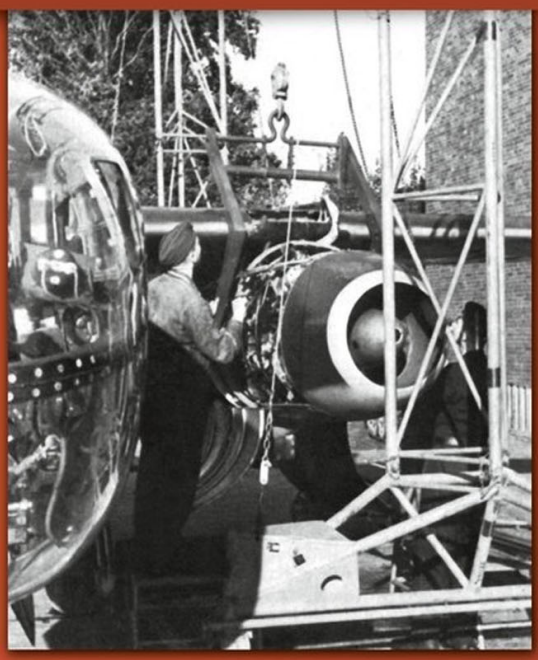
Avion *Flugklar*, pilote installé aux commandes. L'habitacle spacieux offre une superbe vue vers l'avant et le bas, y compris entre les pédales du palonnier. Mise en route par pression sur le bouton du démarreur électrique des moteurs à deux temps Riedel. Lancement de l'arbre des réacteurs qui, dès un régime compris entre 800 et 1 000 tr/min, permettent de lancer l'allumage. À 2 000 tr/min, débrayage des Riedel, auto-allumage en fonctionnement. Roulage… Alignement en bout de piste. Autorisation de décoller. Positionnement des volets à 25°, montée du régime à 6 000 tr/min au minimum, lâcher des freins à 7 000. L'avion s'élance alors. À 160 km/h, la roulette de nez déjauge, à 180 elle quitte le sol, et le décollage complet est effectif au bout de 2 000 m de bande à environ 220 km/h (au poids normal de 9 tonnes, avec deux bombes SC 500). Montée à l'altitude correspondant au type d'attaque.

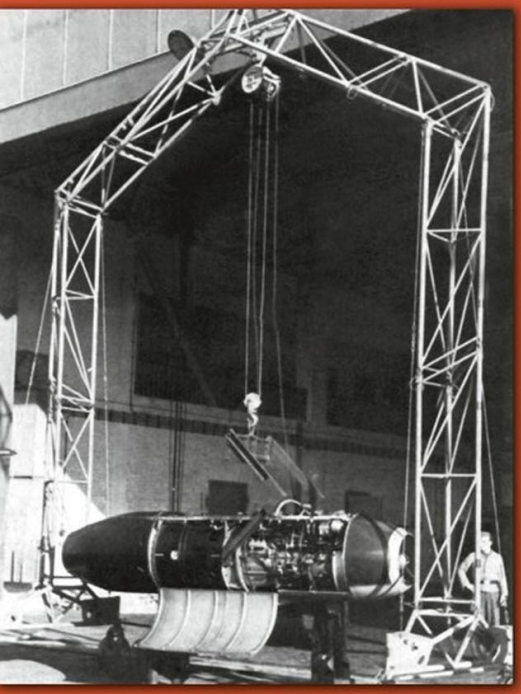
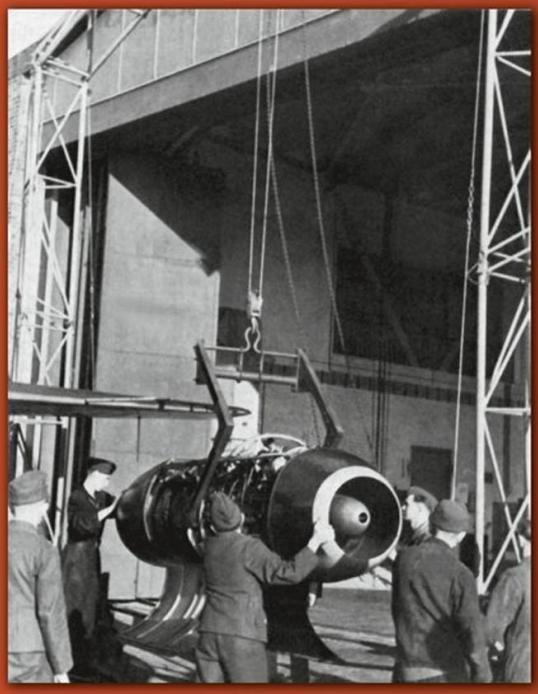
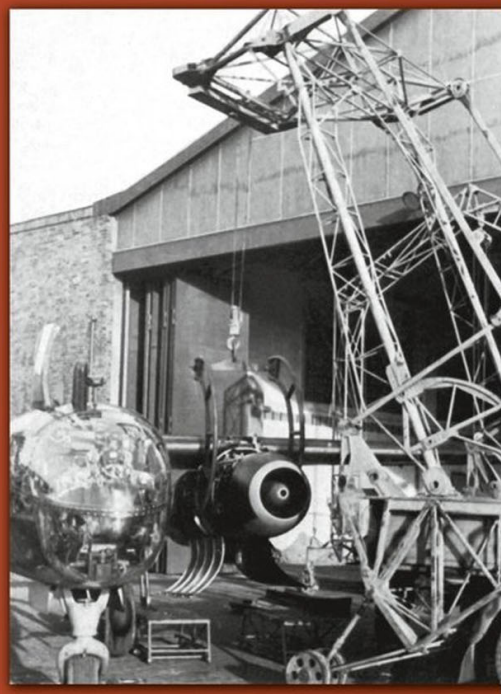
Le mode le plus utilisé, bien que moins précis, est un léger piqué à 30° et 900 km/h environ. La visée s'effectue au travers du périscope, dont l'image est un peu floue sur les bords, mais dont le réticule demeure très stable. Les attaques à basse altitude se règlent au jugé ; elles sont peu précises. Pour les objectifs à longue distance, et parce que les réacteurs y fournissent un rendement supérieur, la haute altitude emporte tous les suffrages parmi les pilotes. Entre 8 800 et 10 600 m, le rayon d'action est multiplié par trois. Dans ce mode d'attaque, le pilote, seul à bord, supporte également la charge de navigateur et de pointeur. Cela rend « la mission physiquement inconfortable », heureusement facilitée par des appareillages perfectionnés. Le pilote branche le pilote automatique PDS 11 et réduit la vitesse à 600 km/h sol. Il déconnecte alors le manche à balai, mis à plat vers l'avant ou repoussé sur le côté. Desserrant ses bretelles, le pilote s'agenouille sur le viseur Lotfe 7K pour en aligner le réticule sur la cible. Le viseur étant branché sur le pilote automatique, l'avion répond alors aux corrections de visée pendant toute la phase de bombardement. [6]

Après le largage automatique des bombes, revenu en position normale sur son siège, bretelles à nouveau serrées, le pilote reprend son avion en main pour le retour. À quelque 700 km/h à 10 000 m d'altitude, la sécurité est quasi totale, mais l'atterrissage – comme le décollage d'ailleurs – est une phase dangereuse qui attire la chasse ennemie, malgré les Vierling, ces canons quadruples de 20 mm de la *Flak* protégeant les terrains.

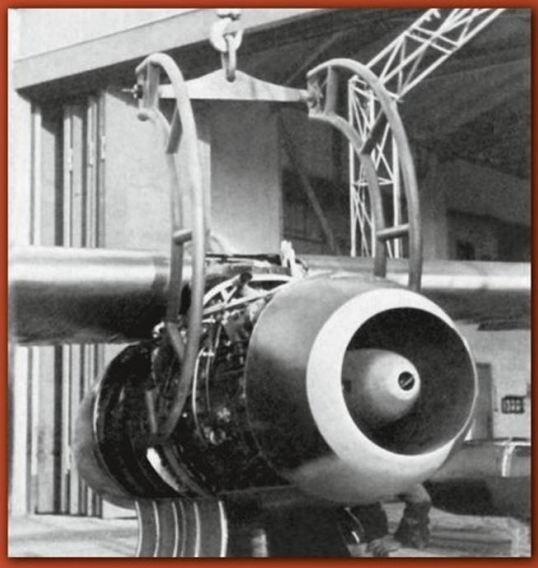
[6] Nous trouvons là un des premiers exemples d'emploi d'un calculateur de bord.

DÉPOSE D'UN RÉACTEUR

Dépose d'un réacteur à la KG 76, à l'aide d'apparaux légèrement différents. La dernière photo provient d'un document technique à l'usage des mécaniciens. (Archives KG 76)



2) PÉNURIE D'AVIONS

Le 1er janvier 1945 se déroule, dans la soirée, le premier bombardement nocturne par des Blitz sur les docks d'Anvers. Ce type de bombardement est en évaluation expérimentale depuis le 10 octobre 1944 avec le **Hecht V12**. Les difficultés n'ayant pas été trouvées plus élevées qu'avec des avions classiques, la KG 76 passe donc aux actes.
Le 17 janvier, elle ne dispose plus que de 17 Blitz, dont 12 à la seule *Einsatzstaffel*, sur les 148 produits.
Le 23 janvier, pilotes et avions rejoignent Achmer, près d'Osnabrück. Pendant l'atterrissage, trois appareils sont perdus, mitraillés par la chasse adverse. Le lendemain, la 7./KG 76, restée à Burg, est retirée des opérations. Le 27 janvier, le IV(Erg)/KG 76 est rebaptisé, tout au moins officiellement, III./EKG 1 et se voit adjoindre quelques **Me 262 B-1a** d'entraînement.
Le 7 février, l'*Einsatzstaffel* est réincorporée au III./KG 76 en tant que 9./KG 76 — ce que, en fait, elle n'a jamais cessé d'être, sauf qu'elle jouissait jusqu'alors d'une certaine autonomie.
Dès le 12 février, toutes les unités constituant la portion Hecht de la KG 76 sont réunies sur les terrains autour d'Osnabrück : Achmer pour les *Stab* III./KG 76, 8. et 9. *Staffeln*, et Hesepe pour la 6./KG 76 (deuxième groupe). Les bombardements sur les troupes alliées qui approchent du Rhin reprennent de plus belle, surtout en Hollande, où le *Major* Bâcher mène plusieurs missions, notamment les 14 et 21 février 1945.

3) TROPHÉES ALLIÉS

Le 22 février 1945 est un grand jour pour les Alliés. Au cours d'une attaque près de Segeldorf, au sud-est d'Aix-la-Chapelle, l'**Arado 234 B-2 Wk.Nr. 140173, codé F1 + MT** est attaqué par des P-47 du 366th *Fighter Group* et contraint de se poser sur le ventre [7]. Cet appareil sera récupéré presque intact (20 % de dégâts) par les Alliés et convoyé au RAE de Farnborough le 21 mars.
Le 25 février, les *1st/Lieutenants* Eugène Murphy (*leader*) et Richard White du 364th *Fighter Group* sur P-51 Mustang, au retour d'une mission vers Hannovre, prennent en chasse un **Blitz** dans la région du lac Steinhuder, à 100 km à l'est d'Osnabrück. Murphy réalise une passe en tirant de toutes ses armes avant de dégager et d'appeler White à la rescousse. L'avion allemand se met en palier au ras du sol à 570 km/h et, soudainement, réduit les gaz. Surpris, White dégage, puis réduisant lui aussi, se met en formation au-dessus du **Blitz**, sortant 40° de volet afin de ne pas le dépasser. Levant alors les yeux, le pilote allemand aperçoit l'Américain. Sûrement par réflexe, il engage son avion dans un virage à droite et en perd le contrôle. À dix mètres de hauteur, l'Arado passe sur le dos et percute le sol près de Bohmte. Il s'agit du **Blitz WNr. 140456, codé F1 + FS**, piloté par l'*Unteroffizier* Przetak de la 8./KG 76.
Ce même 25 février, le *Major* Bätcher, promu *Kommodore* de la KG(J) 54, est remplacé par le *Major* Zauner à la tête du III./KG 76. Parallèlement, la 6./KG 76 quitte Alt Lönnewitz pour Heseppe.

4) UN EXPLOIT DES SPITFIRE

Mars montre le bout de son nez, et les Alliés sont tout proches du pont Ludendorff, resté intact à Remagen. Le franchissement du Rhin devient inéluctable…
Le 2 mars, un événement fait grand bruit au sein de la 122 « Tempest » *Wing*, basée à Volkel. Depuis le 21 février, le RAF 41 *Squadron*, sur Spitfire Mk. XIV, fait partie intégrante de cette *Wing* équipée majoritairement en Tempest. Et voilà qu'un de ces pilotes de Spitfire se permet l'audace de descendre un Arado 234 ! Ouvrons le journal de marche de la *Wing* à la page du 2 mars :
« …deux Spitfire du 41 *Squadron*, en patrouille au-dessus de Nimègue, aperçurent

Légendes des 3 photos :
L'Ar 234 B-2, WNr. 140173, codé F1+MT, descendu près d'Aix-la-Chapelle le 21 mars 1945, est vu à Farnborough peu après son arrivée au centre d'évaluation. Les réacteurs sont démontés, mais l'avion est complet et seulement endommagé à 20 %.
(RAE Farnborough)

un Ar 234 à 3 000 m, à environ 1,5 km devant eux. Utilisant la pleine puissance et le régime maximal, ils s'approchèrent à environ 90 m avant d'ouvrir le feu et eurent la satisfaction de voir le pilote évacuer l'avion, qui s'écrasa près d'Enschede. » Un peu plus loin, le rapport du N° 41 *Squadron* annonce : « ...la section Bleue a trouvé un Ar 234 à réaction près de Nimègue et, après avoir joué à cache-cache dans les nuages et l'avoir rattrapé, en une longue chasse à 3 000 m, après Enschede – les gars des Tempest, veuillez bien le noter –, il fut abattu en flammes par le F/L Reid. Nous pensons marquer cela d'une croix, car il semble qu'il s'agit du premier de cette sorte à être détruit. »

En réalité, les « gars des Tempest » ne sont pas en reste, puisque, le même jour, vers Lingen, le *Flight Lieutenant* G. W. Varley, du N° 222 *Squadron* (135 *Wing*), sur le Tempest EJ882 (ZD-E) s'adjuge le **Blitz Wk.Nr. 140178 (F1 + QT)**, dont le pilote, le *Leutnant* Eberhard Rögele, est tué.

8 LE PONT DE REMAGEN

Le 7 mars, l'armée américaine atteint le Rhin. Le surlendemain est le témoin d'une action allemande de bombardement contre le pont Ludendorff à Remagen, toujours intact, au cours de laquelle le **Blitz WNr. 140589 (F1 + AS)** est descendu par la DCA. Son pilote, l'*Oberfeldwebel* Bruchlos, est toujours porté disparu, bien que les restes de son avion aient été retrouvés en 1978.

Les attaques aériennes contre le pont, toutes infructueuses, durent jusqu'au 14 mars et coûtent six Blitz abattus et trois pilotes tués, sur une cinquantaine d'avions engagés au total, menés parfois par le *Kommodore* en personne.

Le 14 mars, dernier jour des attaques, ce ne sont pas moins de onze appareils qui essayent de détruire le pont dans l'après-midi. Le *Leutnant* Aman est abattu par un P-47 Thunderbolt du 56th *Fighter Group* – le fameux Zemke's Wolfpack – et l'*Oberfeldwebel* Brumer par un P-38 Lightning. Le *Hauptmann* Hirschberger, dont c'est la première mission, tombe victime d'un P-51 Mustang du 352nd *Fighter Group* piloté par le *Captain* Donald S. Ryan. [8] Ce même jour, quatre Ar 234 sont revendiqués par la chasse US : *Captain* Donald S. Ryan (328th FS, 352nd FG, P-51 K) près de Elsaffthal ; *1st/Lieutenants* Sanborn N. Ball Jr et Warren S. Lear (62nd FS, 56th FG, P-47D), ensemble près de Coblence ; *1st/Lieutenant* Norman D. Gould (62nd FS), près de Coblence, et *1st/Lieutenant* Robert E. Barnhart (360th FS, 356th FG, P-51), entre Bielefeld et Hildesheim. Un cinquième est endommagé par trois pilotes du 513th FS (406th FG, P-47D) au sud de Dortmund. Enfin, un dernier Blitz est revendiqué par deux pilotes de Tempest du N° 222 *Squadron*, les *Flight Lieutenant* McAuliffe (NV774) et *Flying Officer* D.G.C. McLeland (NV670/ZD-X). En réalité, il se pourrait fort bien que ce **Blitz** ait été touché par sa propre *Flak*... Finalement, le pont Ludendorf s'écroulera de lui-même le 17 mars, probablement pas mal ébranlé par les explosions des bombes tombées à proximité. Cette opération marque le sommet des actions menées par les Arado Ar 234 B-2. Pendant le mois de mars 1945, 14 Blitz seront perdus au sol, dont 13 le 21 mars à Achmer, détruits par des P-51 des 350th et 351st *Fighter Groups* commandés par le *Major* L. Boone. ■

[7] Il est admis que le pilote en est le *Hauptmann* Josef Regler, mais rien n'est moins sûr.

[8] La victoire est homologuée au *1st Lieutenant* David B. Fox, du 391st *Fighter Squadron*, qui a revendiqué un « Me 262 » à 16 km au nord-est d'Aix-la-Chapelle.

Arado Ar 234 B-2, Wnr 140589, F1+AS
8./KG 76
Burg bei Magdeburg, octobre 1944

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2016

Cet avion a été perdu le 9 mars 1945.

LA FIN

En avril, les journées se passent en diverses attaques sur des ponts, des colonnes de véhicules, des autoroutes, un peu partout sur le territoire d'un *Reich* agonisant et qui rétrécit comme une peau de chagrin.

Le 12 avril, les *Flight Lieutenant*s H.O. Gaze et D.V. Lake, du N° 41 *Squadron* sur Spitfire Mk. XIVe, engagent, vers 17 heures, un Blitz du III./KG 76, qui part en vrille avant de rétablir à environ 100 m d'altitude. Les deux pilotes britanniques parviennent à incendier ses deux turbines. Au contact du sol pour un atterrissage sur le ventre, le Blitz explose.

Le 18 avril, c'est au tour du *Lieutenant-Colonel* Dale E. Shafer, sur son P-51 Mustang du 503rd *Fighter Squadron*, d'intercepter vers Ratisbonne un appareil de la KG 76. Piquant à sa poursuite à 600 km/h, il a la surprise de voir sa proie dégager à droite et partir en chandelle. Corrigeant au maximum, Shafer parvient à l'encadrer de son tir. L'Allemand perd sa verrière supérieure vers 6 000 m, puis bascule et pique vers le sol. Vers 1 000 m, juste après que le pilote a sauté en parachute, l'avion allemand explose. Depuis le 15 avril, le III./KG 76 est installé à Kaltenkirchen. Ce même jour, deux Tempest Mk. V du RAF 56 *Squadron* (122 *Wing*), menés par les *Flight/Lieutenants* N.D. Cox (NV968/US-G [1]) et A. McCairns (NV786/US-E), attaquent un Ar 234 dans cette région de Kaltenkirchen. Il semble que leur victime soit l'*Oberfeldwebel* Luther. [2]

Vu la proximité de l'Armée rouge, à une quinzaine de kilomètres d'Alt Lönnewitz, le 19 avril, le IV/EKG 1 part pour Pilsen, en Tchécoslovaquie. Le lendemain, les usines Arado, détruites volontairement, tombent aux mains des Soviétiques. À la date du 20 avril 1945, **210** Ar 234 de toutes versions ont alors été livrés. [3] [4]

Le 25 avril, Russes et Américains effectuent leur jonction à Torgau, sur l'Elbe, à seize kilomètres à l'ouest d'Alt Lönnewitz. Le *Reich* est désormais coupé en deux, et la fin est imminente.

Le 28 avril, le III./KG 76 se pose à Leck, près de la frontière danoise, et, enfin, après encore quelques opérations « coups de poing », s'envole le 5 mai pour Stavanger, en Norvège, sous le commandement du *Hauptmann* Kolm.

Le 8 mai 1945, l'Allemagne nazie capitule sans conditions. Le personnel de la KG 76 est dispersé dans différents camps de prisonniers. ■

[1] C'est sur ce même avion que Pierre Clostermann remporte une victoire aérienne sur un Fw 190 et endommagea deux Ju 88 au sol le 2 avril 1945.

[2] Les pilotes revendiquent un Me 262, mais le QG de la 2nd TAF identifie correctement la victime et corrige.

[3] En mars 1945, Hitler décide que l'Ar 234 n'est pas prioritaire par rapport aux Me 262 et He 162.

[4] Pour la petite histoire, il est intéressant de noter que la Société industrielle pour l'aéronautique (SIPA), en plus de la production de 21 Ar 196 B-1, de 4 Ar 396 V et de 20 hydravions quadriplaces Ar 199 A-1, a livré 23 empennages d'Ar 234 à l'Allemagne.

Arado Ar 234 B-2, Wnr 140107
Erprobungsstelle Rechlin, département structure

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2016

EN GUISE DE CONCLUSION

L'Arado Ar 234 Blitz est ce que l'on peut appeler un bel avion, très évolué pour son époque, mais si les prototypes présentent une finition parfaite (c'est ce qui ressort des rapports d'essais), il n'en est pas de même pour les machines de série. L'obligation de produire des Fw 190 et même des He 177, à cause de la destruction des usines situées plus à l'ouest, et l'emploi d'une main-d'œuvre non spécialisée jouent beaucoup contre la qualité requise par un avion tel que le Blitz. Un seul exemple significatif : des différences dans l'épaisseur des diverses gouvernes de direction ou de gauchissement se traduisent, en moyenne par appareil, par une dizaine de réglages fastidieux des tabs et par le déplacement des axes de rotation… Malgré tout, le Blitz est un avion élégant qui est resté très prisé par ses pilotes. ■

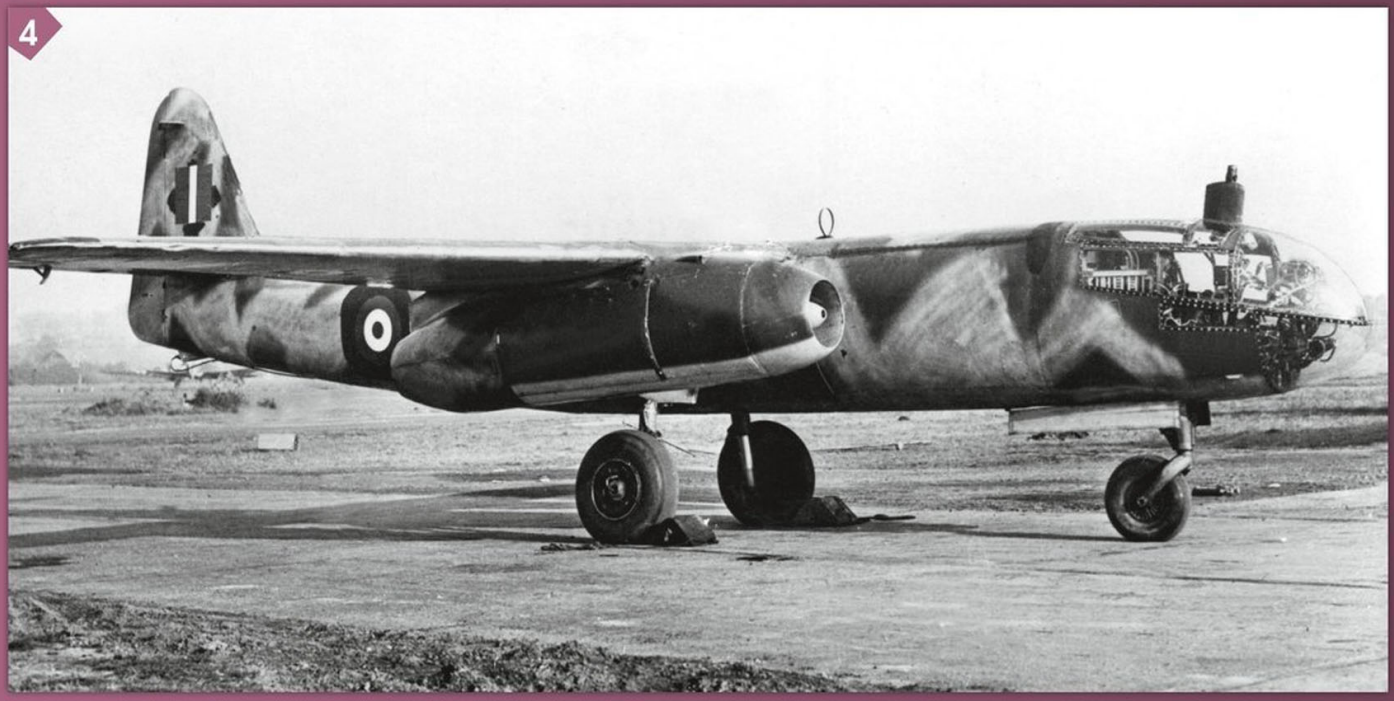
QUELQUES « BLITZ » CAPTURÉS

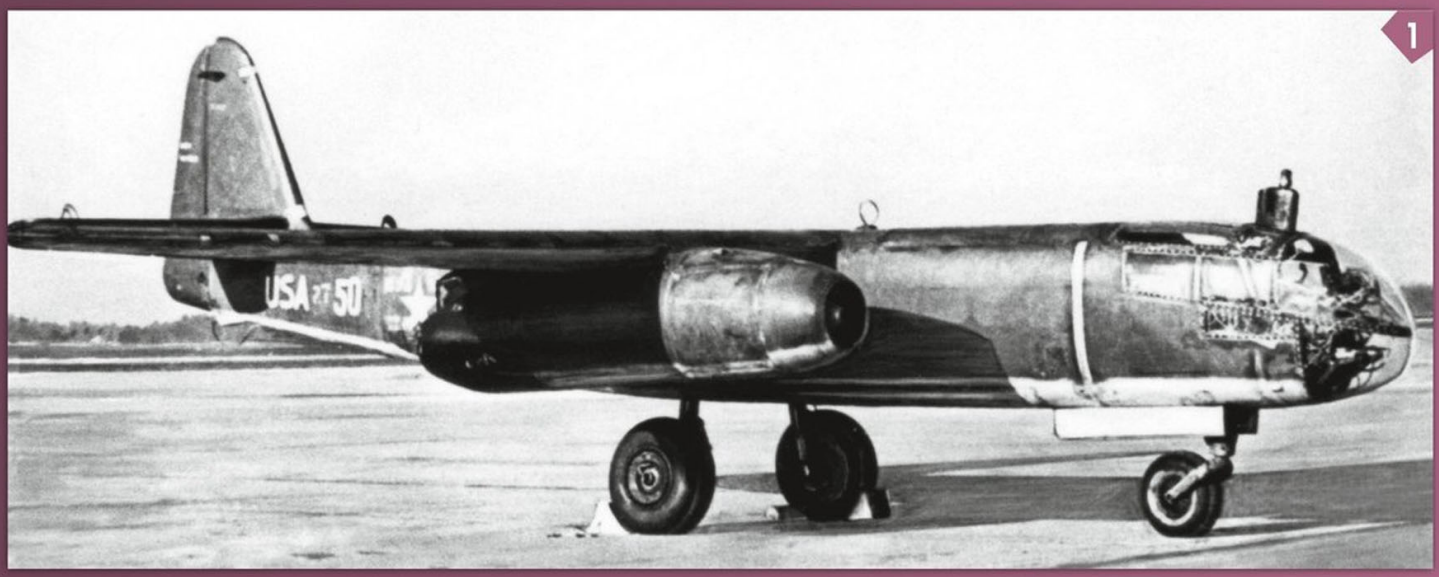
1 L'Arado Ar 234 S14 (B-2), Wnr 140114, Skz GM+BN) vu dans un hangar endommagé du terrain de Manching. Ce « Blitz » fut utilisé par l'*Erprobungsstelle* de Rechlin pour des essais de pilote automatique. En arrière plan, deux Ju 88 G de chasse de nuit dont le premier porte un joli camouflage en « spaghetti » et le second une imitation, par détourage, de la dérive d'un Ju 88 A. (Photo U. S. Army, ref.: SC195630)

2 Le « Blitz », WNr. 140493, de l'*Einsatzkommando* 1.(F)/5 ou 1./FAGr 1 est remis en œuvre par des mécaniciens allemands sous la surveillance empreinte de curiosité de deux militaires britanniques.

3 Un autre Ar 234 B-2, non identifié, dans les mains des Britanniques, vu à Stavanger (Norvège), est au point fixe. Les spectateurs se bouchent les oreilles contre le bruit strident des réacteurs Jumo 004. On remarque la lettre F sur le flanc du cockpit.

4 Cet Ar 234 B-2, WNr. 140476, a été capturé au Danemark, à Grove. Il appartient à la 1,(F)/33, et son code est 8H+DH. Le 25 juin 1945, il est transféré au RAE de Farnborough, où il reçoit le RAF serial VK877.

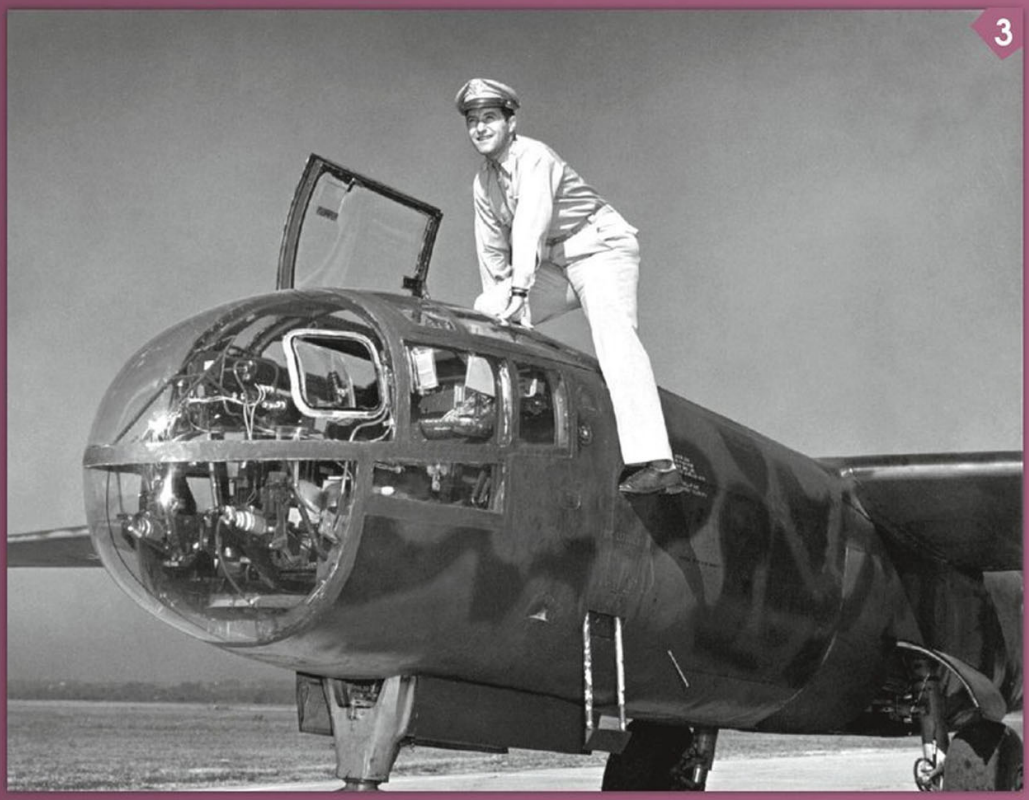




1 L'Ar 234 B-2, WNr. 140312, codé « USA 27/50 », anciennement du II./KG 76 et réfugié en Norvège, est vu après sa récupération par les Américains. Aux USA, il reçoit le code FE-1010 (FE = *Foreign Aircraft Evaluation Center*) à Freeman Field.

2 L'Arado Ar 234 B-2, WNr. 140312, vu à Freeman Field AAF. (Photo Indiana Military)

3 Le Lt Col Fred J. Ascani, un des quatre pilotes d'essai de l'Ar 234 B-2, WNr. 140312, codé FE-1010, aux USA. Les Américains ont apposé un renfort sur les fixations du plexiglas de la bulle. Le Lt Col Ascani était le *Chief of Bomber Test* de la *Flight Test Division*.



ANNEXES

LISTE DES AFFECTATIONS DES ARADO 234

***Erprobunsstelle* Rechlin - Département navigabilité**				
E2 + 07	Ar 234 S2	140102	GM + BB	Essais Lotfe 7 et autopilote PDS
E2 + 10	Ar 234 S9	140109	GM + BI	Essais bombe volante Hs 293, puis KG 76
E2 + 20	Ar 234 S10	140110	GM + BJ	Essais Hs 293 + FuG 203
E2 + 30	Ar 234 S7	140107	GM + BG	Essais divers de structure
E2 + 40	Ar 234 S1	140101	GM + BA	? - † 25.04.44 à Lärz
***Erprobunsstelle* Rechlin - Département moteurs**				
E3 + 10	Ar 234 S5	140105	GM +	Test de consommation de carburant
***Erprobunsstelle* Rechlin - Département électronique**				
E4 + 10	Ar 234 S11	140111	GM + BK	Essais des FuG 217, FuG 103 et FuG 136
***Erprobunsstelle* Rechlin - Département équipements**				
E5 + 10	Ar 234 S6	140106	GM + BF	Arrivé en octobre 1944
E5 + 20	Ar 234 S13	140113	GM + BM	Muté à la KG 76 courant 11.44
***Erprobunsstelle* Rechlin - Département bombes et explosifs**				
E7 + 10	Ar 234 S2	140102	GM + BB	Arrivé en novembre 1944
E7 + 15	Ar 234 S6	140106	GM + BF	Arrivé le 29.07.44
E7 + 20	Ar 234 S8	140108	GM + BH	Essai du calculateur de bord BZA 1B et du SG 5041 V1 à Neuburg. † 14.03.44
E7 + 30	Ar 234 S15	140115	GM + BO	Arrivé le 03.09.44, puis KG 76
?	Ar 234 B-2	140150	SM + FJ	Essai viseur de bombardement TSA 2D, évaluation chasse de nuit (Oblt Welter)
?	Ar 234 B-2	140152		
?	Ar 234 B-2	140162	BM + LB	Arrivé en 10.44. venant de KG 76
?	Ar 234 B-2	140343	NM + BQ	Évaluation pour front de l'est
1./Versuchsverband d. OKL				
T9 + DH	Ar 234B-2b	140142	SM + FB	*Kdo* Sommer. † 11.04.45
T9 + EH	d°	140344	NM + BR	*Kdo* Sommer. † 16.04.45
T9 + FH	d°	?	?	
T9 + GH	Ar 234 S12	140112	GM + BL	*Kdo* Sperling. Pilote : Horst Götz. Modifié en avion-reco le 21.08.44 (2 x Rb 50/30)
T9 + HH	Ar 234 B-2b	140153	SM + FM	*Kdo* Sperling, pilote Lt Ziese
T9 + IH	d°	140154	SM + FN	*Kdo* Sperling, pilote Oblt Sommer, puis Kdo Hecht. † 24.12.44
T9 + KH	d°	140151	SM + FK	*Kdo* Sperling, pilote Oblt Muffey
T9 + KH	d°	140349	NM + BW	*Kdo* Sperling Capt. RAF à Rheine
T9 + LH	Ar 234 V5	130005	GK + IV	
T9 + MH	Ar 234 V7	130007	GK + IX	
T9 + xx	Ar 234 B-2/N	140145	SM + FE	(***Nachtigall* 145**) *Kdo* Bonow ou Bisping. † 13.02.45
T9 + xx	d°	140146	SM + FF	(***Nachtigall* 146**) *Kdo* Bonow ex-KG 76
T9 + xx	Ar 234B-2b	140304	-	*Kdo* Sperling. † 25.11.44
T9 + xx	d°	140307	-	*Kdo* Sperling, vient de KG 76. † 29.01.45
T9 + xx	d°	140459	-	*Kdo* Sperling. † 10.02.45
3./Versuchsverband d. OKL				
T9 + GL	Ar 234B-2	140608		*Kdo* Bonow - Capt. RAF à Grove
T9 + HL	Ar 234 V15	130025	PH + SW	† 04.45
T9 + LL	Ar 234 V17	130027	PH + SY	† 04.45
Flieger-Sonderkommando ObdL				
?	Ar 234B-2	140458	KL + SR	† 18.12.44
1 (F)./5				
9V + AH	Ar 234B-2b	140341	NM + BO	† 23.03.45
9V + BH	d°	?	?	
9V + CH	d°	?	?	Capt. RAF comme AM349
?	d°	140491	-	Capt. RAF à Stavanger
?	d°	140493	-	Capt. RAF à Stavanger
?	d°	140581	-	
1. (F)./33				
8H + DH	Ar 234 B-2b	140476	-	Capt. GB comme AM26, puis RAF VK877
8H + HH	d°	140466	-	Capt. RAF comme AM24
1.(F)/100				
T5 + BH	140611			† 25.04.45
T5 + GH	Ar 234B-2b	140463	-	† 17.02.45
T5 + HH	Ar 234B-2b	?	-	

1.(F)/123				
4U + CH	Ar 234B-2b	140141	SM + FA	Capt. GB
4U + DH	Ar 234B-2b	140149	SM + FI	† 11.02.45
4U + EH	Ar 234B-2b	140454	-	† 02.05.45
?	Ar 234 B-2b	140581	-	Capt. RAF à Stavanger
4U + ?H	Ar 234 C-3		-	† 04.04.45
Kommando Lukesch (Einsatzstaffel/KG 76)				
?	Ar 234 B-2	140313	-	Arrivé le 28.11.44 de KG 76
?	Ar 234 B-2	140316		Arrivé le 28.11.44 de KG 76
?	d°	140322		Arrivé le 28.11.44 de KG 76
?	d°	140323		Arrivé le 28.11.44 de KG 76
?	d°	140325		Arrivé le 28.11.44 de KG 76 de 8./KG 76
?	d°	140329	NM + BC	Arrivé le 28.11.44
?	d°	140330	NM + BD	Arrivé le 28.11.44
?	d°	140336	NM + BJ	Arrivé le 28.11.44. † ?
General der Kampfflieger (GdK)				
?	Ar 234 B-2	140142	SM + FB	Le 10.09.44, vient de KG 76, puis vers *Kdo* Sommer
?	Ar 234 B-2	140328	NM +	Arrivé le 12.12.44
Kampfgeschwader 76				
Stab/KG 76				
F1 + AA	Ar 234 S13	140113	GM + BM	Capt. à Schleswig
II./KG 76				
4./KG 76				
F1 + XM?	Ar 234 B-2	140489?	-	Pourrait être celui capturé par la RAF au Danemark avec une bâche portant les lettre XM
5./KG 76				
F1 + HN	Ar 234 B-2	?	?	?
6./KG 76				
?	Ar 234 B-2	140343	NM + BQ	Capt. RAF
F1 + RP	Ar 234 B-2	140345	NM + BS	† 19.01.45
?	Ar 234 B-2	140356		
?	Ar 234 B-2	140596		
F1 + LP	Ar 234 B-2	?	?	?
II./KG 76, *Staffel* inconnue				
?	Ar 234 B-2	140356		Capt. RAF comme AM228
?	Ar 234B-2	140596		Capt. RAF à Stavanger
III./KG 76				
7./KG 76				
F1 + DR	Ar 234 S17	140117	BM + BQ	† 07.12.44
F1 + DR	Ar 234 B-2	140319	-	† 23.12.44
F1 + ER	Ar 234 B-2	140358	-	
F1 + ER	Ar 234 B-2	140360	-	
?	Ar 234 B-2	140352	NM + BZ	† 31.12.44
F1 + QR	Ar 234 B-2	?	?	?
8./KG 76				
F1 + AS	Ar 234 B-2	140342	NM + BP	
F1 + AS	Ar 234 B-2	140589	-	† 09.03.45
F1 + BS	Ar 234 S16	140116	GM + BP	† 12.10.44
F1 + CS	Ar 234 B-2	140146	SM + FF	Transféré *Kdo* Bonow
F1 + CS	Ar 234 B-2	140325	-	Transféré *Kdo* Lukesch
F1 + DS	Ar 234 B-2	140327	NM + BA	† 19.11.44 (9./KG 76 - ?)
F1 + FS	Ar 234 B-2	140456		Arrivé le 01.01.45. † 25.02.45
F1 + GS	Ar 234 B-2	140169BM + LI		Arrivé le 24.10.44
F1 + GS	Ar 234 B-2	140170	BM + LJ	Arrivé 24.10.44. † 10.11.44
F1 + HS	Ar 234 B-2	140311	-	Arrivé le 08.11.44 . Capt. USA comme FE 1011
F1 + MS	Ar 234 B-2	?	?	?
F1 + QS	Ar 234 S20	140120	GM + BT	† 24.12.44 (?)
F1 + QS	Ar 234 B-2	140169	BM + LI	† 24.12.44 à Alt Lönnewitz
9./KG 76				
F1 + AT	Ar 234 B-2	140155	SM + FO	† (50%) 15.10.44
F1 + BT	Ar 234 B-2	?	?	?
F1 + CT	Ar 234 B-2	?	?	?
F1 + DT	Ar 234 B-2	140352	NM + BZ	† 31.12.44
F1 + ET	Ar 234 B-2	140166	BM + LF	† 02.01.45
F1 + ET	Ar 234 B-2	140598	-	† 21.03.45
F1 + FT	Ar 234 B-2	140309	-	Arrivé le 04.11.44. † 20.01.45
F1 + KT	Ar 234 B-2	?	?	?
F1 + LT	Ar 234 B-2	140161	BM + LA	† 27.12.44 à Handorf
F1 + MT	Ar 234 B-2	140173	BM + LM	E 20% à Segeldorf le 22.02.45
F1 + QT	Ar 234 B-2	140178	BM + LR	† 02.03.45
F1 + RT	Ar 234 B-2	?	?	?

(*) Plus trois Ar 234 C-3 selon Dieter Lukesch.
† : détruit - E : endommagé - R : réformé - Capt : capturé par les Alliés. Cette liste est bien évidemment partielle.

***III./KG 76, Staffel* inconnue**				
F1 + AD	Ar 234 B-2	?	?	?
?	Ar 234 S18	140118	GM + BR	
?	Ar 234 B-2	140144	SM + FD	
?	Ar 234 B-2	140147	SM + FG	
?	Ar 234 B-2	140148	SM + FH	
?	Ar 234 B-2	140180	BM + LT	† 17.03.45
?	Ar 234 B-2	140163	BM + LC	Arrivé le 17.10.44
?	Ar 234 B-2	140312	-	Arrivé le 04.11.44. Capt. USA comme FE 1010
?	Ar 234 B-2	140351	NM + BY	Arrivé le 25.12.45. E 15% le 12.03.45
?	Ar 234 B-2	140485	-	† 24.02.45
IV./KG 76 (IV./EKG 1)				
10./KG 76				
F1 + AU	Ar 234 S15	140115	GM + BO	† 23.01.45
11./KG 76				
F1 + AV	Ar 234 B-2	140332	NM + BF	† 07.03.45
F1 + BV	Ar 234 B-2	140333	NM + BG	† 13.03.45
II./KG 76, Staffel* inconnue				
?	Ar 234 S19	140119	GM + BS	
?	Ar 234 B-2	140316	-	
***KG 76 Gruppe et Staffel* inconnus**				
?	Ar 234 S4	140104	GM + BD	† 18.12.44
?	Ar 234 B-2	140142	SM + FB	Vers *General der Kampfflieger* 10.09.44
?	Ar 234 B-2	140143	SM + FC	Arrivé le 15.09.44
?	Ar 234 B-2	140149	SM + FI	Arrivé en 10.44, puis vers 1.(F)/123
?	Ar 234 B-2	140156	SM + FP	Arrivé en 10.44 44, puis GdK le 06.12.44
?	Ar 234 B-2	140157	SM + FQ	Arrivé en 10.44. Tests Lotfe 7 et pilote automatique PDS. E 8%
?	Ar 234 B-2	140158	SM + FR	Arrivé le 12.12.44
?	Ar 234 B-2	140159	SM + FS	Arrivé en 10.44
?	Ar 234 B-2	140160	SM + FT	Arrivé en 10.44. E 8% à Rechlin le 16.10.44
?	Ar 234 B-2	140162	BM + LB	Arrivé en 10.44
?	Ar 234 B-2	140165	BM + LE	Arrivé le 19.10.44
?	Ar 234 B-2	140168	BM + LH	Arrivé le 24.10.44
?	Ar 234 B-2	140171	BM + LK	Arrivé le 29.10.44
?	Ar 234 B-2	140172	BM + LL	Arrivé 12.44. E 25%
?	Ar 234 B-2	140174	BM + LN	Arrivé le 17.10.44
?	Ar 234 B-2	140175	BM + LO	Arrivé en 10.44. E 50% le 21.02.45
?	Ar 234 B-2	140176	BM + LP	Arrivé en 11.44
?	Ar 234 B-2	140177	BM + LQ	Arrivé le 05.11.44
?	Ar 234 B-2	140179	BM + LS	Arrivé le 30.10.44
?	Ar 234 B-2	140301	-	Arrivé le 03.11.44
?	Ar 234 B-2	140302	-	Arrivé le 02.11.44
?	Ar 234 B-2	140303	-	Arrivé le 02.11.44
?	Ar 234 B-2	140305	-	Arrivé le 02.11.44, puis Rechlin
?	Ar 234 B-2	140306	-	Arrivé le 03.11.44
?	Ar 234 B-2	140307	-	Arrivé le 06.11.44, puis *Kdo* Sperling
?	Ar 234 B-2	140308	-	Arrivé le 04.11.44
?	Ar 234 B-2	140310	-	Arrivé le 09.11.44
?	Ar 234 B-2	140313	-	Arrivé le 06.11.44, puis *Kdo* Lukesch 28.11.44
?	Ar 234 B-2	140314	-	Arrivé le 06.11.44, puis *Kdo* Lukesch 28.11.44
?	Ar 234 B-2	140315	-	Arrivé le 06.11.44
?	Ar 234 B-2	140316	-	Arrivé le 06.11.44, puis *Kdo* Lukesch 28.11.44
?	Ar 234 B-2	140317	-	Arrivé le 06.11.44, puis *Kdo* Lukesch 28.11.44
?	Ar 234 B-2	140318	-	Arrivé le 12.11.44
?	Ar 234 B-2	140320	-	Arrivé le 14.11.44
?	Ar 234 B-2	140321	-	Arrivé le 23.11.44
?	Ar 234 B-2	140322	-	Arrivé le 22.11.44
?	Ar 234 B-2	140323	-	Arrivé le 23.11.44, puis *Kdo* Lukesch 28.11.44
?	Ar 234 B-2	140324	-	Arrivé le 22.11.44
?	Ar 234 B-2	140326	-	Arrivé le 22.11.44
?	Ar 234 B-2	140328	NM + BB	Arrivé le 29.11.44, puis *Kdo* Lukesch 28.11.44
?	Ar 234 B-2	140336	NM + BJ	Arrivé le 27.11.44, puis *Kdo* Lukesch
?	Ar 234 B-2	140338	NM + BL	Arrivé le 27.11.44
?	Ar 234 B-2	140346	NM + BT	Arrivé le 30.12.44
?	Ar 234 B-2	140347	NM + BU	Arrivé le 30.12.44
?	Ar 234 B-2	140348	NM + BV	Arrivé le 24.12.44
?	Ar 234 B-2	140358		Arrivé le 01.01.45
?	Ar 234 B-2	140451		Arrivé le 03.01.45
?	Ar 234 B-2	140452		Arrivé le 02.01.45
?	Ar 234 B-2	140455		Arrivé le 01.01.45
?	Ar 234 B-2	140485	-	† 24.02.45
?	Ar 234 B-2	140598	-	† 21.03.45

LE RAF COASTAL COMMAND EN GUERRE

par Christian-Jacques Ehrengardt

Première partie / 1939 - 1940 / Les années de galère

« Nous décollions seuls et n'avions aucun contact avant notre retour. Nos ennemis étaient la mer et les éléments. »
Flying Officer R. McGill, N° 201 *Squadron*

Lorsque le Royaume-Uni entre en guerre le 3 septembre 1939, le *Coastal Command* fait figure de parent pauvre au sein de la Royal Air Force – ce n'est pas pour rien qu'on le surnomme *The Cinderella Service* (Cendrillon). La RAF, qui ne jure que par le bombardement stratégique, mais qui doit aussi muscler ses unités de chasse pour faire face à une offensive aérienne allemande, se désintéresse de ce qui se passe au large de ses côtes.

▲ Chien de garde. Un Avro Anson Mk. I du N° 502 *Squadron* (YG-E/N9629), basé à Aldergrove (Belfast), surveille un convoi qui navigue dans l'Atlantique Nord, au large de l'Irlande, début 1940. Ces patrouilles étaient essentiellement dissuasives en raison de l'inefficacité des armes offensives des avions du *Coastal Command* à cette époque. (ww2images.com)

Mais, bientôt, ce commandement va être appelé à une mission essentielle à la survie même des îles britanniques : empêcher les *U-Boote* de couper le vulnérable cordon ombilical entre les États-Unis et la Grande-Bretagne au beau milieu de nulle part – le fameux « Atlantic gap ».
En dépit de la difficulté de leur tâche et du courage dont ils ont fait preuve dans les circonstances les plus extrêmes, seuls quatre aviateurs du *Coastal Command* recevront la *Victoria Cross* (dont trois à titre posthume) et aucune pendant la période qui nous intéresse.

Sauf mention contraire, les photos proviennent des collections de l'Imperial War Museum.

1 ÉTAT DES LIEUX

Origines du *Coastal Command*

Après son coup de force du 1er avril 1918 amalgamant le Royal Flying Corps (Armée) et le Royal Naval Air Service (Marine) au sein de la nouvelle Royal Air Force, l'*Air Ministry* a été contraint de lâcher du lest en concédant la création d'un *Coastal Area* afin d'y regrouper les anciennes unités du RNAS. Son rôle consiste à coopérer étroitement avec l'Amirauté dans le cadre des opérations navales, à protéger le commerce maritime et à maintenir les liaisons avec les diverses communautés de l'Empire. Le *Coastal Area* prend sous sa coupe les unités dédiées aux porte-avions lors de la création de la Fleet Air Arm (01.04.24), mais uniquement quand elles sont basées à terre (c'est-à-dire lors de leur formation et de leur entraînement). Pour mémoire, la Fleet Air Arm est la branche aéro de la Royal Navy.

Le 14 juillet 1936 voit une réorganisation majeure de la RAF avec la création de quatre grands commandements : *Fighter, Bomber, Training* et *Coastal Commands*. Trois *Groups* opérationnels (N° 15, 16 et 18) sont établis au sein de ce dernier, calqués sur l'organisation de la Royal Navy, et un quatrième (N° 17) est réservé à l'entraînement. Leur zone d'intervention figure sur la carte.

L'*Air Marshal* Arthur M. Longmore prend la tête du *Coastal Command*, mais il est rapidement remplacé par l'*Air Marshal* Philip B. Joubert de la Ferté.

Son premier souci est de constituer un quartier général combiné [1] à Lee-on-Solent rassemblant des officiers supérieurs de la RAF et de la Royal Navy. Ceux-ci sont assis l'un à côté de l'autre à un même pupitre, dans une salle de contrôle ressemblant à celle du *Fighter Command*, où ils peuvent suivre le mouvement de tous les navires et avions sur de grandes cartes mises à jour en temps réel (ou presque) ; ils peuvent ainsi décider de concert des actions à entreprendre ou aller consulter l'un des responsables des *Groups* qui occupent chacun un bureau près de la salle de contrôle. Si la décision ne leur appartient pas, ils ont la possibilité d'en référer directement au commandant en chef, dans le bureau d'à côté, qui est en liaison permanente avec l'Amirauté. Cette proximité sera bénéfique, ainsi que l'explique Chaz Bowyer [2] :

L'*Operations Room* au QG du *Coastal Command* à Eastbury Park vers 1942. Assise à une table, une WAAF suit la progression d'un avion, tandis qu'une autre (à droite) inscrit la composition d'un vingt-et-unième convoi sur un tableau noir. L'équilibriste hamaché sur sa grande échelle reporte la dernière position connue d'un convoi sur la carte murale, où figurent aussi les zones d'intervention des *Groups* et les secteurs de patrouille des *Squadrons* (on note la densité de ces derniers dans le golfe de Gascogne).

[1] *Area Combined Naval/Air Headquarters.*

[2] *Coastal Command at War* – C. Bowyer – Ian Allan, Shepperton, 1979.

« Si certaines "huiles" conservaient des vues partisanes, au moins à ce niveau s'étaient confortablement installés un respect mutuel, une compréhension et un enthousiasme pour le bénéfice de tous. Bien sûr, aux plus bas échelons de la hiérarchie, une certaine volonté de coopération avait toujours existé, même si elle ne reposait que sur des relations personnelles. Les différences d'habitudes, de langage et d'attitudes restaient une source de plaisanteries bon enfant et de saine émulation entre ceux qui portaient un uniforme d'un ton de bleu plus ou moins foncé ; bien loin des passes d'armes qui se déroulaient dans les couloirs du pouvoir à Whitehall. »

Après maintes tentatives de la part de la Royal Navy de récupérer sous sa coupe tout ce qui a trait à l'aviation côtière, le 30 juillet 1937, le Premier ministre tranche en faveur de la RAF ; néanmoins, comme mesure d'apaisement, les unités de la Fleet Air Arm du *Training Command* sont restituées à la Marine. En août 1937, Joubert de la Ferté cède son poste à l'*Air Marshal* Frederick W. Bowhill. Si ce dernier transfère son quartier général dans le manoir d'Eastbury Park, à Northwood (près de Watford), à la périphérie Nord-Ouest de Londres, il conserve l'organisation établie par son prédécesseur. Lorsque la guerre éclate, il dispose de quelque 500 avions, en incluant les appareils d'entraînement et de liaison, et de moins de 10 000 hommes.

Les commandants en chef du *Coastal Command* (1936-1940)

Air Marshal Arthur M. Longmore	14.07.36
Air Marshal Philip B. Joubert de la Ferté	01.09.36
Air Marshal Frederick W. Bowhill	18.08.37

▲ L'*Air Marshal* Sir Philip B. Joubert de la Ferté (ici, en Birmanie, en avril 1945) est rappelé à la tête du *Coastal Command* en juin 1941 ; il réorganisera ce service de manière efficace avant de devenir *Inspector-General* de la RAF en février 1943. Il finira la guerre en tant que chef d'état-major adjoint du *South East Asia Command* et prendra sa retraite quelques mois plus tard.

Le matériel

Quand, au premier jour de la guerre, il rejoint son poste de commandement, Bowhill ne peut que constater la faiblesse des moyens dont il dispose – 437 avions de combat [3], à savoir :

- Avro Anson Mk. I : 301
- Lockheed Hudson Mk. I : 53
- Vickers Vildebeest Mk. III/IV : 30
- Short Sunderland Mk. I : 27
- Saro London Mk. II : 17
- Supermarine Stranraer : 9

Sur ce total, seuls 183 sont immédiatement disponibles, dont 135 Anson.

Les trois biplans n'ont manifestement plus leur place dans un arsenal moderne, mais l'Avro Anson, dont la conception remonte à six ans, à une époque où les constructeurs ne maîtrisaient pas le travail du métal, peut difficilement être considéré comme d'avant-garde ; en outre, il pâtit d'un trop faible rayon d'action (636 km) et d'une charge offensive limitée (163 kg).

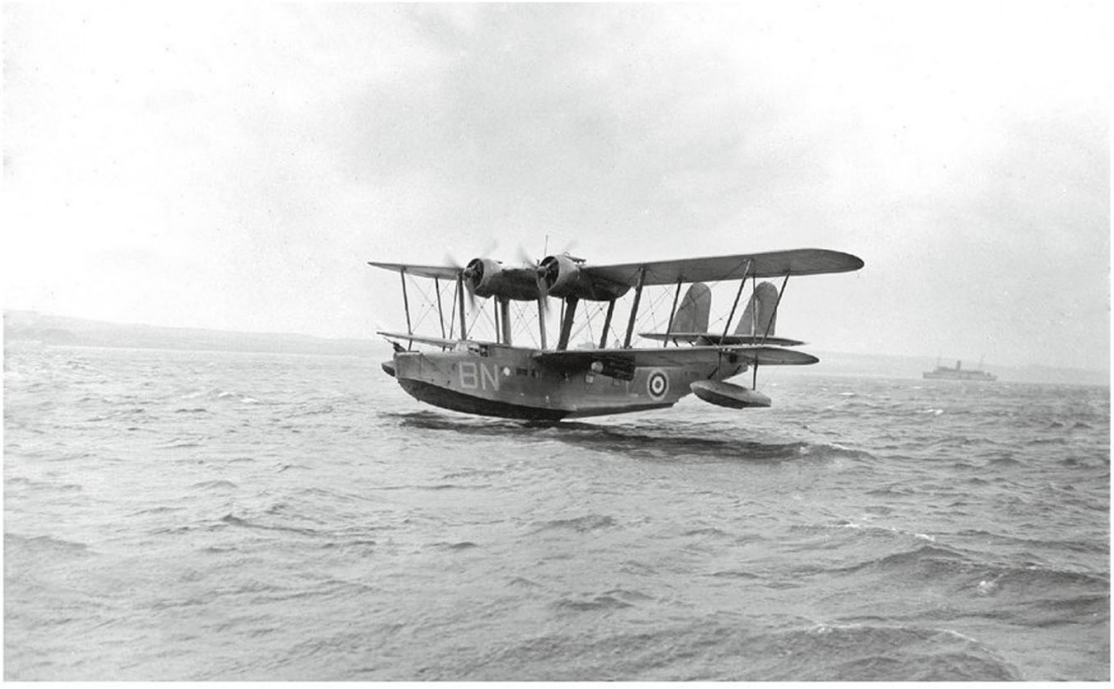
Toutefois, l'avenir semble devoir être plus souriant avec l'arrivée du Short Sunderland, un hydravion performant et bien adapté aux patrouilles en haute mer ; le N° 210 *Squadron* en a été le premier récipiendaire en juin 1938 [4]. Malheureusement, il n'est pas disponible en quantité suffisante, et les quatre premiers *Squadrons* qui en sont équipés sont éclatés entre le Royaume-Uni, l'Égypte et Singapour.

Préfigurant le futur en matière de patrouilleur maritime terrestre, le Lockheed Hudson a été honoré d'une commande initiale de 200 exemplaires en juin 1938, dont les premiers sont entrés en service au N° 224 *Squadron* en mai 1939. Les appareils présents en unité au moment de la déclaration de guerre n'ont reçu ni leur tourelle Boulton Paul (dans le meilleur des cas, une simple Lewis de .303 a été montée à la place) ni leur radio ; ils doivent donc communiquer avec les bâtiments de la Royal Navy par signaux optiques.

Un autre type encore plus prometteur ne va pas tarder à renforcer l'arsenal du *Coastal Command* : le Consolidated PBY (futur Catalina), dont un exemplaire est alors en cours d'évaluation. Il faudra cependant

[3] Y compris ceux basés hors du Royaume-Uni (Gibraltar, Alexandrie, Singapour…).

[4] Voir *Aéro-Journal* n° 8 (février 2009)



◀ Parmi les types anciens encore opérationnels au sein du *Coastal Command* en septembre 1939 figure le Supermarine Stranraer, qui servira jusqu'en mars 1941 avec le N° 240 *Squadron*, dont on voit ici un digne représentant (BN-L/K7295) au déjaugeage. Cet appareil, armé de deux charges de profondeur sous les ailes, faisait partie d'un détachement envoyé en Islande en février 1941.

attendre avril 1941 pour que le premier *Squadron* en soit équipé. Le *Coastal Command* compte aussi sur deux nouveaux modèles en cours de développement : un hydravion, le Saro Lerwick, et un terrestre, le Blackburn Botha – deux véritables catastrophes volantes ! Un autre type entrera en service pendant la période considérée, le Beaufort, dont nous reparlerons le moment venu.

Au début de la guerre, il n'existe qu'un seul viseur spécifique pour la lutte anti-sous-marine, le Mk. IX, qui n'équipe que les Hudson. Toutefois, il s'avère inefficace à basse altitude, obligeant les équipages à lâcher leurs charges offensives au jugé.

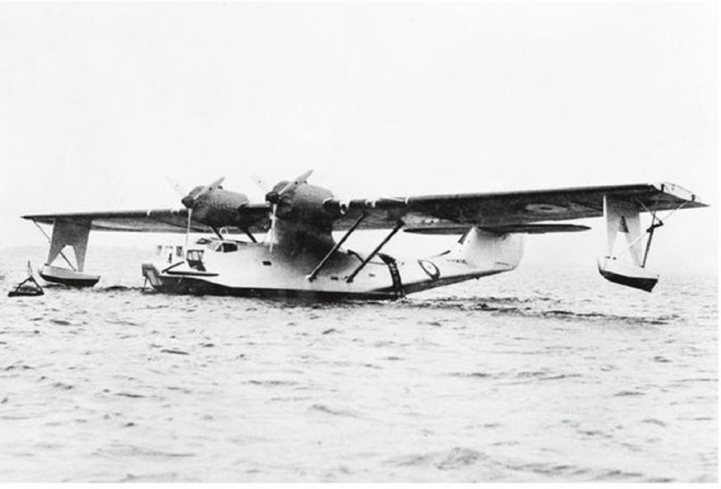
Les premiers radars ASV Mk. I (*Airborne Surface Vessel* – air-mer) commencent à être disponibles, mais l'attention des autorités se focalise davantage sur la version AI (*Airborne Interception*), destinée à la chasse de nuit. En janvier 1940, l'ASV Mk. I n'est monté que sur quatorze Hudson et un seul Sunderland (nombre porté à 24 Hudson et 25 Sunderland à la fin de l'année). L'équipement est loin d'être satisfaisant ; sa fiabilité laisse beaucoup à désirer (notamment à cause d'un trop faible contrôle de qualité en sortie d'usine et d'une maintenance inadéquate), et ses performances sont insuffisantes. Il pose aussi un gros problème en matière de formation des radaristes. Bien qu'il n'ait pas été prévu pour la détection des sous-marins, l'expérience montre que l'ASV Mk. I est capable de repérer un submersible en surface à 10 km de distance à une altitude de 1 800 m. Par la suite arriveront le LRASV (*Long Range ASV*), capable de repérer un sous-marin à 24 km, et l'ASV Mk. II, d'une portée de 58 km. Si ces radars offrent la possibilité de localiser une cible de nuit, leur distance d'engagement minimale (2 km) ne permet pas de guider l'équipage dans sa phase d'approche. Les attaques sont donc rarement suivies d'effet, le pilote n'étant pas toujours capable d'acquérir le sous-marin en visuel (surtout de nuit).

Atouts et faiblesses

Le plus gros problème auquel doit faire face le *Coastal Command* au début de la guerre est l'absence d'armes offensives adéquates pour lutter contre les navires de surface (AP et SAP – *Armour Piercing* et *Semi-Armour Piercing*, bombes perforantes et semi-perforantes) et les sous-marins (charges de profondeur), qui ont été toutes vampirisées par la Royal Navy lors du divorce final en 1939, quand la Fleet Air Arm a été définitivement rattachée à l'Amirauté. Les avions de Bowhill ne disposent que de bombes à usage général (*General Purpose* – GP) de 100 et 250 lb (45 et 93 kg), totalement inadaptées à leurs missions (elles ricochent sur les blindages), et de charges de profondeur de 450 lb (204 kg) qui, en raison de leur poids et de leur taille, ne peuvent être montées que sur les gros-porteurs. Cependant, les besoins du *Bomber Command* sont tels que ces armes spécialisées ne sont produites qu'en petites quantités, dont la plupart tombent dans l'escarcelle de la Fleet Air Arm. Toutefois, la tournure des événements dans l'Atlantique Nord, où les *U-Boote* règnent en maîtres, finira par favoriser le *Coastal Command*... mais de longs mois se seront écoulés.

◢ Un Sunderland Mk. I (L5802/RF-F) du N° 206 *Squadron* à Mount Batten. Il porte le code tactique attribué à son *Squadron* par l'*Air Ministry* le 27 avril 1939 ; il deviendra KG-E lorsque tous les codes tactiques seront changés peu après le début des hostilités et qu'il aura aussi reçu ses peintures de guerre. Le N° 206, transformé sur Sunderland à partir de juin 1939, est l'une des deux seules unités opérant sur ce type d'appareil en Grande-Bretagne au 3 septembre. (MAP)

◣ Le Consolidated Model M8-5 (N-P9630, ex-NX21732) aux essais au MAEE (*Marine Aeroplane Experimental Establishment*) de Felixstowe en juillet 1939 ; il est le premier avion américain commandé par la Grande-Bretagne à avoir été livré par la voie des airs. Accidenté à l'amerrissage le 10 février 1940, il sera réparé, mais ne revolera pas. Les essais ont été suffisamment concluants pour qu'une première commande de 30 appareils (ultérieurement portée à 50), baptisés Catalina Mk. I, soit passée en janvier 1940. (RAF Museum)

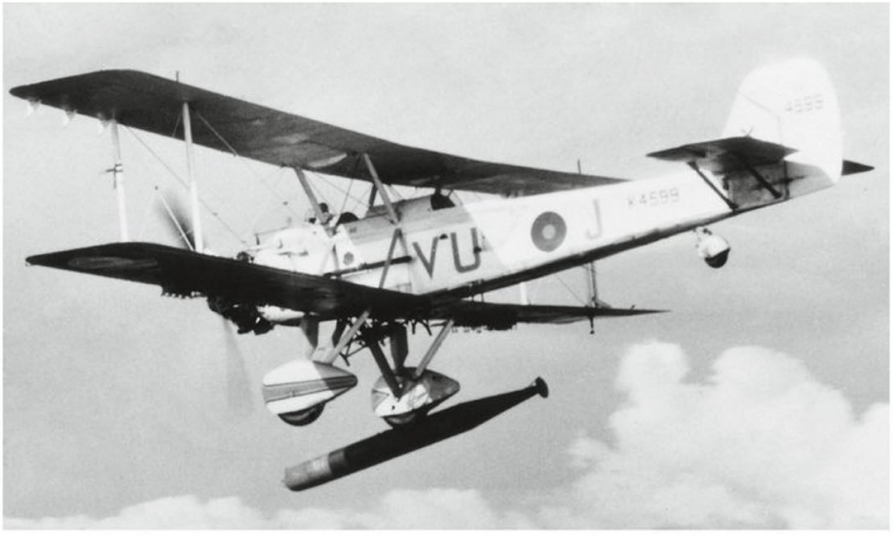


Ordre de bataille du *Coastal Command*

Unités basées au Royaume-Uni / 3 septembre 1939

Head Quarters			
Air Marshal Frederick W. Bowhill		Northwod	
N° 15 *Group*			
Air Commodore Rey G. Parry		Plymouth	
N° 204	W/C K. B. Llyod	Mount Batten	Sunderland I
N° 210	W/C W. J. Daddo-Langlois	Pembroke Dock	Sunderland I
N° 217	W/C A. P. Revington	Warmwell	Anson I
N° 502	W/C L. R. Briggs	Aldergrove	Anson I
[a]			
N° 16 *Group*			
Air Commodore Reginald L. G. Marix		Gillingham	
N° 22	W/C H. M. Mellor	Thorney Island	Vildebeest III
N° 42	S/L H. Waring	Bircham Bewton	Vildebeest III/IV
N° 48	W/C J. L. Findlay	Thorney Island	Anson I
N° 206	W/C N. H. de'Aeth	Bircham Newton	Anson I
N° 500	S/L W. K. Le May	Detling	Anson I
N° 19 *Group*			
Air Vice Marshal Charles D. Breese		Pitreavie	
N° 201	W/C C. H. Cahill	Sullom Voe	London II, Stranraer
N° 209	W/C C. G. Wiggleworth	Oban	Stranraer
N° 220	W/C A. H. Paul	Thornaby	Anson I, Hudson I
N° 224	W/C E. A. Hodgson	Thornaby	Hudson I
N° 233	W/C W. C. P. Bullock	Bircham Newton	Anson I, Hudson I
N° 240	W/C R. H. Carter	Invergordon	London II
N° 269	W/C F. L. Pearce	Montrose	Anson I
N° 608	W/C G. Shaw	Thornaby	Anson I
N° 612	W/C F. Crerar	Dyce	Anson I

[a] Pour mémoire : N° 228 Squadron (W/C L. K. Barnes) sur Sunderland Mk. I a été rappelé d'Aboukir et est en route pour Pembroke Dock..



▲ Le *Coastal Command* entretenait un certain nombre d'unités outre-mer, en particulier à Gibraltar, en Égypte et à Singapour. On voit ici le Vildebeest Mk. III K4599 du N° 36 *Squadron*, basé à Seletar (Singapour), au cours d'un exercice de lancer de torpille en 1938 ; cet appareil sera porté disparu lors de l'attaque d'un convoi japonais au large de la Malaisie le 26 janvier 1942. Sa conception remontant à 1925, le Vickers Vildebeest est sans aucun doute l'avion le plus ancien de l'arsenal de la RAF au moment de la déclaration de guerre. (RAF Museum)

L'ironie du sort veut que la situation soit bien meilleure avec les torpilles, sauf que ce commendement ne dispose d'aucun avion pour les lancer, car il est hors de question d'envoyer les vénérables Vildebeest au casse-pipe.

Il convient, néanmoins, de nuancer ce constat qui pourrait sembler désespérant. En raison des accords passés entre la RAF et la Navy, ce commandement sert d'appoint à la Fleet Air Arm, en particulier en matière de surveillance côtière, de repérage des sous-marins et de reconnaissance lointaine. Pour cette dernière tâche, les Sunderland, basés dans le Nord et l'Ouest des îles britanniques, sont parfaitement adaptés. Pour les deux premières missions, limitées à l'étroite zone entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne, les Anson et les avions les plus anciens font tout à fait l'affaire – tant qu'il s'agit de dissuader les *U-Boote* de faire surface en leur présence.

Toutefois, ce commandement possède un véritable atout : ses hommes. Pilotes et navigateurs sont pour la plupart de vieux briscards habitués à patrouiller seuls pendant des heures au-dessus de vastes étendues sans le moindre repère. Même si le choix d'une affectation au *Coastal Command* vient probablement tout en bas de la liste de vœux au sortir de la période de formation, au bout de quelques centaines, voire milliers d'heures de vol, les équipages se considèrent comme faisant partie d'une élite. Leur principal ennemi n'est ni la Luftwaffe ni la Kriegsmarine – beaucoup auront accompli leur(s) tour(s) d'opérations sans apercevoir l'ombre d'un avion ou d'un sous-marin allemands –, mais l'ennui, la fatigue et l'inattention, voire l'indifférence, qu'engendrent ces missions, mais aussi le mauvais temps et la panne mécanique. Il leur faut avoir un mental d'acier pour admettre que, s'ils ne rentrent pas, personne ne saura ce qu'il est advenu d'eux et qu'aucun de leurs proches n'aura une tombe à fleurir.

La rapide expansion de l'aviation côtière va créer un appel d'air permettant aux jeunes officiers d'occuper rapidement des postes à responsabilité et d'y apporter leur expertise, leur expérience et leur allant.

U-Boote : une menace négligée

Quand on sait que le Royaume-Uni s'est trouvé au bord d'une sortie de guerre prématurée à cause du blocus des sous-marins allemands en 1916-17, on aurait pu penser que, vingt ans plus tard, tout aurait été mis en œuvre pour éviter de revivre ce cauchemar. Pourtant, lorsque, en août 1939, la guerre n'est plus désormais une question de « si » mais de « quand », l'Amirauté ne s'inquiète que du danger que font peser sur les convois de ravitaillement les croiseurs de bataille (*Scharnhorst, Gneisenau* et *Admiral Hipper*) et les cuirassés de poche allemands (*Admiral Graf Spee* et *Deutschland*) ; dans les réunions en haut lieu qui précèdent immédiatement la guerre, la menace des *U-Boote* n'est pas prise en compte.

Ce que ne peuvent pas savoir les Britanniques, c'est que depuis 1922, en violation du Traité de Versailles, l'Allemagne a entrepris de reconstituer sa flotte de *U-Boote* dans le plus grand secret. Cependant, même quand Hitler annonce le réarmement du *Reich* en 1935, rien ou fort peu n'est entrepris par les Britanniques dans le domaine de la lutte anti-sous-marine.

Short Sunderland Mk. I (L2163)
N° 210 *Squadron*
Pembroke Dock (Pays de Galles), 1939

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2016

En janvier 1936, le *Kapitän zur See* Karl Dönitz devient *Führer der Unterseeboote*. Cet ancien sous-marinier, se souvenant de son expérience de la Grande Guerre, est persuadé qu'en cas de conflit avec la Grande-Bretagne, la Royal Navy organisera à nouveau des convois pour protéger ses lignes maritimes vitales. Pour s'en prendre à cette concentration de navires, il propose de regrouper ses propres forces et d'attaquer en masse, et autant que faire se peut en surface, au canon, à l'aube, au crépuscule et même de nuit : c'est la fameuse *Rudeltaktik* ou *Wolfsrudel* (meute de loups).

Cette tactique prendra l'état-major de la Marine totalement par surprise. Campé sur ses convictions que les sous-marins ne peuvent attaquer que de manière individuelle, en immersion, à la torpille et uniquement en plein jour, il n'a entrepris aucune action particulière, parce qu'il estime que le nouveau détecteur Asdic, récemment mis en œuvre sur ses bâtiments de surface, suffira à contrer cette menace. Le 2 août 1939, l'un de ses représentants déclarera auprès du *Shipping Defence Advisory Committee* [5] : « Les sous-marins ne seront pas capables de nous poser les mêmes problèmes qu'en 1917. » Pour la défense des convois contre les attaques aériennes, tout baigne aussi : « L'état-major de la Marine considère également que la DCA des navires d'escorte protégera les convois de manière adéquate contre les avions ennemis. » Sauf que… il n'y a pas assez d'escorteurs, que leur autonomie est limitée et que, pendant de longs mois, les cargos ne pourront pas être équipés d'armes antiaériennes, non seulement parce qu'il n'en existe pas suffisamment, mais aussi parce qu'il faut du temps pour former le personnel à leur maniement.

[5] *The Cinderella Service* – A. Hendrie – Pen & Sword, Bamsley, 2006.

Par chance, Hitler, qui ne sait pas raisonner en trois dimensions, ne donnera les moyens à Dönitz de développer son arme sous-marine que quand il sera trop tard.

La lutte anti-sous-marine

Contrairement à ce que l'on pense, au début de la guerre, la lutte anti-sous-marine ne fait pas partie des attributions du *Coastal Command*. À la mi-novembre 1939, l'Amirauté, qui a jusqu'à présent considéré que cette activité relève de sa seule compétence, opère un complet revirement et demande à ce que le *Coastal Command* y soit pleinement associé.

Cependant, comme, en ces temps héroïques, ses avions ne disposent pas d'armes efficaces, la chasse aux *U-Boote* passe impérativement par une étroite coopération avec les patrouilleurs de surface. Les unités basées à terre utiliseront des terrains de travail avancés plus proches des zones à surveiller, mais celles-ci seront nécessairement restreintes, dans la mesure où les patrouilleurs navals ne peuvent pas dépasser 13° de longitude (est comme ouest) sans être ravitaillés ; si le Sunderland et le Hudson peuvent atteindre 16°, voire 17°, ils ne sont alors disponibles qu'en trop petit nombre, et leur armement reste encore inadéquat.

En outre, les équipages ne sont ni formés ni armés pour la guerre anti-sous-marine, ainsi que le prouvent les divers incidents qui ont émaillé les premiers mois du conflit, quand plusieurs submersibles britanniques ont été attaqués par des appareils du *Coastal Command*, heureusement sans grave conséquence.

Vickers Vildebeest Mk. IV (K6411)
N° 42 *Squadron*
Bircham Newton (Norfolk), septembre 1939

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2016

Le Lockheed Hudson

Le fox-terrier à deux queues

Le Lockheed Hudson est le premier véritable patrouilleur maritime terrestre moderne à entrer en service au sein du *Coastal Command* – si moderne qu'il déroutera plus d'un *skipper* par ses innovations. Son surnom (*twin-tailed terrier*) semble particulièrement approprié pour un appareil qui a traqué ses proies avec l'acharnement et la détermination qui caractérisent cette race de chiens de chasse.

Un avion taillé sur mesure

Quand il effectue son premier vol le 23 février 1934, le Lockheed Model 10 est un appareil non seulement d'une esthétique indiscutable, mais aussi à la pointe de la modernité : construction entièrement métallique, train rentrant et volets de courbure de type Fowler. S'il va entrer dans l'Histoire de l'aviation avec l'épopée tragique d'Amelia Earhart, il permet à un étudiant prometteur de l'université du Michigan d'intégrer la Lockheed Aircraft Corporation comme ingénieur – un certain Clarence L. « Kelly » Johnson ; en effet, le résultat de ses études en soufflerie sur une maquette permet au constructeur d'améliorer son Model 10 et, en particulier, d'éradiquer son problème de stabilité latérale en le dotant d'un double empennage.

De ce premier modèle de base, Lockheed extrapole une version de plus grande dimension : le Lockheed 14. Pour l'heure, ces appareils sont surtout destinés au marché civil, et les British Airways comptent parmi les clients heureux de la firme californienne. C'est sans doute ce qui pousse la *British Purchasing Commission*, mandatée par le gouvernement britannique pour procurer à la RAF des avions de combat performants, à visiter Burbank en avril 1938, puis à inviter deux représentants de la firme à Londres afin de leur présenter ses desiderata. Le cahier des charges est confié à « Kelly » Johnson : « Dans un laps de temps de 80 heures, travaillant seul, j'ai dû reprendre à zéro nos propositions pour incorporer un armement anglais, tel que tourelles, torpilles, mines, bombes et mitrailleuses fixes tirant vers l'avant. »

Au terme des négociations, un contrat pour 200 exemplaires est signé le 22 juin 1938 ; il comporte une option d'achat pour 50 autres, qui sera levée le 17 décembre. L'*Air Ministry* baptise le nouveau venu dans son inventaire en mémoire de Henry Hudson, le célèbre navigateur anglais du XVIIe siècle qui a donné son nom à un fleuve, un détroit et une baie en Amérique du Nord.

Le premier exemplaire vole le 10 décembre 1938 et arrive en caisses à Liverpool le 15 février 1939, où il est, comme tous ceux qui le suivront, réassemblé à Speke par du personnel détaché par Lockheed. Cependant, l'*Air Ministry* ayant également commandé 50 autres machines pour le compte de la RAAF à la fin de l'année 1938, afin de lui faire bénéficier des remises consenties à la RAF, Lockheed est totalement débordé. Bien qu'embauchant à tour de bras (sa main-d'œuvre passant de 2 000 à 7 000 ouvriers en six mois), il est limité par le nombre de machines-outils et de gabarits disponibles. Les 50 premiers Mk. I sont tous livrés hors délai ; Lockheed se rattrapera sur le solde, et le 250e exemplaire (après la levée de l'option d'achat) sera remis à la RAF en juillet 1940 – un mois et demi avant la date prévue.

Le Hudson Mk. I

Le N° 224 *Squadron*, basé à Thornaby sous les ordres du *Wing Commander* E. A. Hodgson, est officiellement déclaré opérationnel sur Hudson le 23 août 1939. C'est ensuite au tour du N° 220 *Squadron*, transféré de Bircham Newton à Thornaby pour y être transformé sur sa nouvelle monture le 21 août, puis viendra celui du N° 206 en mars 1940.

Pour les vieux briscards de ces trois *Squadrons*, la transition depuis l'Avro Anson s'est passée sans heurt, mais il a fallu qu'ils s'acclimatent à la charge alaire inhabituellement élevée de leur nouvelle monture. Néanmoins, celle-ci peut décoller, évoluer et atterrir sans danger

◀ Le premier Lockheed 414, qui n'est encore ni baptisé Hudson ni immatriculé N7220, mais qui porte les cocardes britanniques, est équipé d'une maquette de sa future tourelle dorsale en vue d'une visite de la Commission britannique d'achat à Burbank. (MAP)

▶ Vue sur le poste de pilotage du Lockheed Hudson depuis le siège du radio. La profusion de cadrans, manettes et commutateurs divers (une centaine !), et l'ergonomie particulière du cockpit « à l'américaine » constitueront une cause de perplexité pour les pilotes britanniques faisant connaissance avec l'appareil. On note l'étroit passage entre le poste de pilotage et le nez de l'avion. Le radio et le navigateur étaient fréquemment conviés à s'occuper du train et des volets lors d'atterrissages sur des pistes un peu courtes, comme à Gibraltar par exemple. (Flight)

sur un seul moteur. La formation des jeunes recrues s'avérera plus difficile, car le Hudson réserve quelques mauvaises surprises : peu docile au sol, il a tendance à déraper au décollage et à l'atterrissage, ce qui sera la cause de nombreux accidents à l'entraînement. Heureusement, son comportement en vol est sans reproche, mais l'exiguïté de son fuselage nécessite un équipage alliant souplesse à absence de surcharge pondérale. Un pilote dira : « Une grande agilité était nécessaire pour manier la mitrailleuse ventrale ou la tourelle Boulton Paul, en plus d'une certaine forme de stoïcisme. Cela aidait d'être jeune et optimiste – et de ne pas souffrir de la gueule de bois –, bien que les sifflements et les embardées à l'arrière du Hudson ne fussent pas pires que dans la queue, disons, d'un Whitley. » Déroutant, le Hudson l'est aussi par le fait que les atterrissages « trois points » sont fortement recommandés pour plaquer l'avion au sol avant qu'il ne s'embarque dans une série de bonds et de rebonds qui semble ne jamais devoir s'arrêter.

Si l'armement est entièrement britannique, le reste de l'équipement (radio, compas, viseur…) est américain, et son ergonomie, comme celle du poste de pilotage, est une source constante d'étonnement pour les équipages. Les pilotes sont frappés par le nombre inattendu de commutateurs, manettes, jauges et cadrans dont ils doivent s'occuper. Ils vont bientôt apprendre à régler leurs compas en vol, parce que, au sol, celui-ci est victime d'une perturbation magnétique causée par le train d'atterrissage en position basse. Mais surtout, le Hudson leur réserve deux petites surprises : l'analyseur de gaz Cambridge et le Sperry Gyropilot. Le premier système sert à réguler le mélange air/carburant des deux moteurs, parce que les carburateurs Holley ne sont pas équipés de gestion automatique de l'admission. Le second est un pilote automatique gyroscopique de première génération (vraisemblablement un modèle A-3), encore peu performant (car agissant sur un seul axe au moyen de servos pneumo-hydrauliques), mais apportant néanmoins un certain confort au pilote lors de vols de longue durée.

En janvier 1940, les premiers Mk. I équipés du radar ASV Mk. I sont affectés au N° 220 *Squadron*, une avancée majeure pour la chasse aux *U-Boote*.

▲ En mars 1940, le N° 269 *Squadron* commence sa transformation sur Hudson Mk. I à Wick, où il a été transféré en octobre 1939. Au premier plan, le N7303 (UA-B) subit une petite révision ; les armuriers en profitent pour harmoniser les mitrailleuses avant. La surface impressionnante des volets Fowler est ici bien mise en évidence ; les pilotes les utilisaient avec parcimonie, parce que l'avion était incapable de voler sur un seul moteur s'ils étaient sortis au maximum. Au second plan, l'un des derniers Anson Mk. I du *Squadron* (K6244).

Nouvelles versions

Le 13 décembre 1939, l'*Air Ministry* signe un nouveau contrat portant sur 200 Hudson supplémentaires, à savoir 80 Mk. I, 20 Mk. II et 100 Mk. III. Le Mk. II diffère par son hélice Hamilton à commande hydraulique et le Mk. III par un poste de tir ventral rétractable, ces deux versions bénéficiant de renforts structuraux. Le dernier de la chaîne (T9465) est offert à la RAF par une levée de fonds auprès des employés de Lockheed et de sa filiale Vega.

Trois semaines plus tôt (22 novembre 1939), le Model 32 (dérivé militaire du Lockheed 18) est l'objet d'une commande de 200 exemplaires. Mais cet appareil ne semblant pas tenir ses promesses et devant être remplacé par le Model 37 (futur Ventura), un avenant est signé en date du 29 mai 1940 pour la livraison à la place de 324 Hudson Mk. III, auxquels s'ajouteront ultérieurement 24 appareils supplémentaires. Sur ce total, 19 seront rétrocédés à l'USAAF et 30 livrés à la RNZAF.

En juin 1940, la RAAF passe commande pour 49 Mk. IV bénéficiant de moteurs Pratt & Whitney R-1830-SC3G, dont 30 seront transférés à la RAF, qui en équipera le seul N° 206 *Squadron* à partir du mois d'avril 1941, à cause de la singularité de son GMP.

Enfin, pour la période qui nous concerne, un dernier contrat est signé le 2 novembre 1940 pour 409 Mk. V (dont 6 seront rétrocédés à la RNZAF) ; cette version est dotée de moteurs Pratt & Whitney R-1830-S3C4G. Elle équipera les N° 53, 200, 206, 224, 233, 320, 407, 500, 608 *Squadrons*, en totalité ou en partie, à partir de mai 1941.

La RAF a reçu un total de 2 586 Hudson, dont 402 Mk. I. Il est à noter que ces derniers ont dû être payés comptant au prix unitaire de 90 000 USD dans le cadre de la loi « Cash and Carry » et que seules les versions ultérieures ont pu bénéficier de la loi « Lend-Lease ».

Ballon d'oxygène pour Lockheed, qui courait désespérément après un contrat de quelque importance, le Hudson a également été une véritable bouée de secours pour le RAF *Coastal Command*, avec lequel il a réalisé quelques premières :

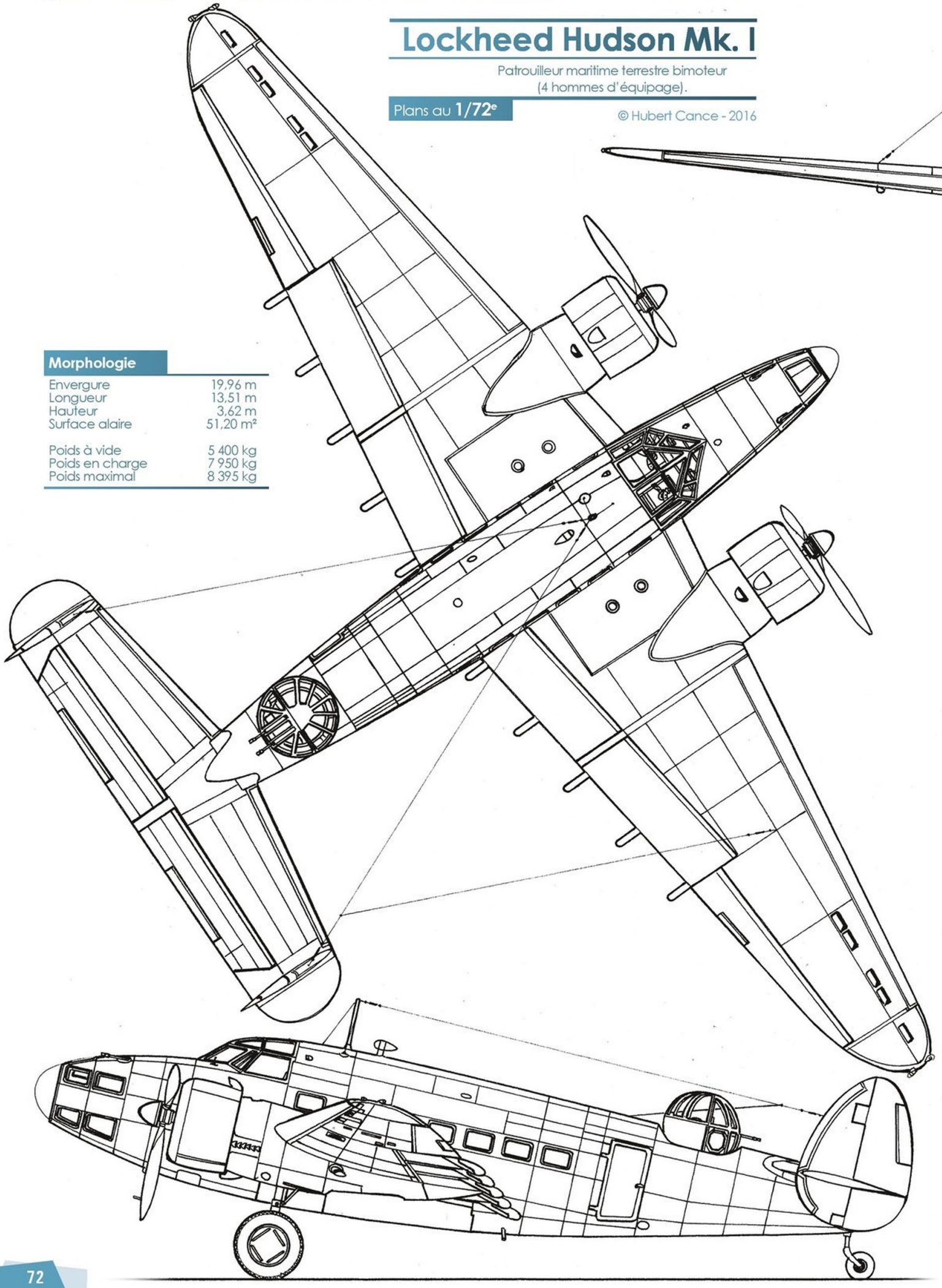
- premier avion américain à entrer en service au sein de la RAF ;
- premier avion ennemi abattu par un avion de la RAF pendant la Seconde Guerre mondiale (08.10.39)
- premier *U-Boot* capturé par un avion allié (U-570, 27.08.41). ■

Lockheed Hudson Mk. I

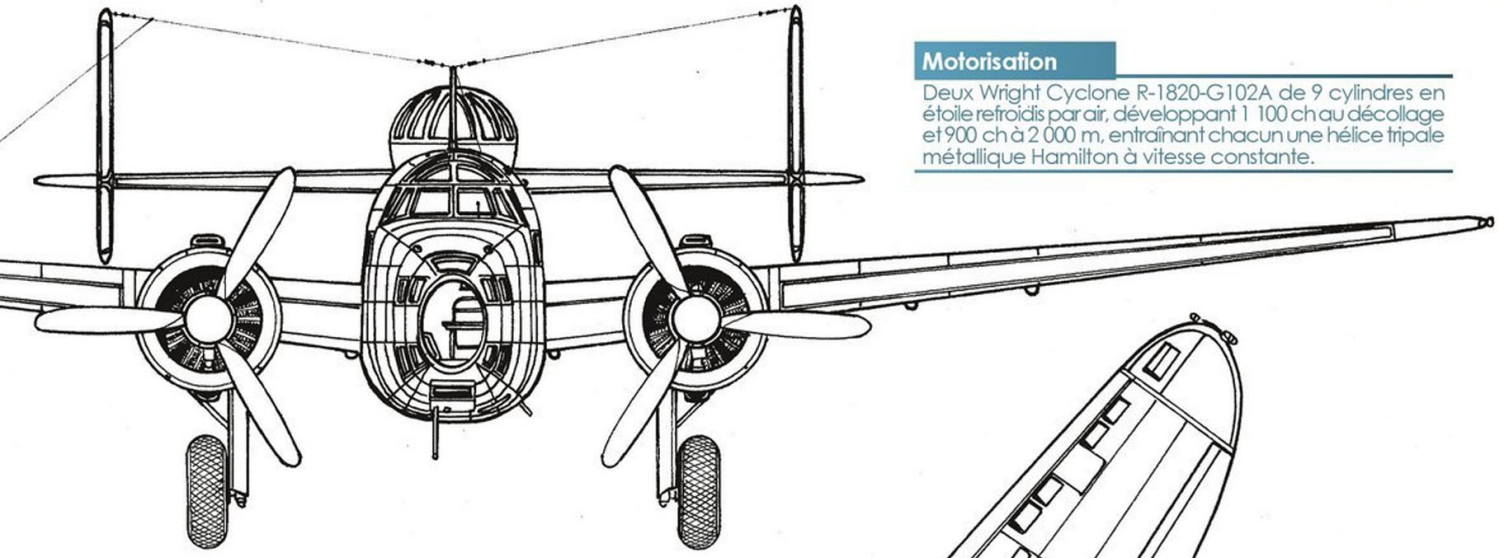
Patrouilleur maritime terrestre bimoteur
(4 hommes d'équipage).

Plans au 1/72e

© Hubert Cance - 2016



Morphologie	
Envergure	19,96 m
Longueur	13,51 m
Hauteur	3,62 m
Surface alaire	51,20 m²
Poids à vide	5 400 kg
Poids en charge	7 950 kg
Poids maximal	8 395 kg



Motorisation

Deux Wright Cyclone R-1820-G102A de 9 cylindres en étoile refroidis par air, développant 1 100 ch au décollage et 900 ch à 2 000 m, entraînant chacun une hélice tripale métallique Hamilton à vitesse constante.

Armement

OFFENSIF :
340 kg de charges diverses ;

DÉFENSIF :
deux Browning de .303-in dans le nez, deux autres en tourelle électrique Boulton Paul et une cinquième sur affût mobile tirant par une trappe sous le ventre.

Performances

Vitesse maximale	398 km/h à 2 500 m 394 km/h au niveau de la mer
Vitesse ascensionnelle initiale	374 m/min
Plafond pratique	7 460 m
Distance franchissable normale	3 182 km à 290 km/h à 3 000 m
Autonomie maximale	11 h 15 min

Avro Anson

Annie la fidèle

Surnommé *Faithful* Annie (Annie la fidèle) par ses équipages en raison de sa grande fiabilité et de son aptitude à pardonner bien des fautes de pilotage, l'Avro Anson fait partie des avions majeurs de la Seconde Guerre mondiale, bien qu'ayant été rarement sous les projecteurs de l'actualité – tout simplement parce qu'il a surtout été employé dans des rôles peu « glamour », mais essentiels, comme la lutte anti-sous-marine, la reconnaissance, les liaisons et l'entraînement. Construit à 11 020 exemplaires (dont 2 882 au Canada) entre mars 1935 et mai 1952, sa carrière s'est définitivement arrêtée 33 ans et demi après le vol du premier prototype !

Du civil au militaire

En mai 1933, les Imperial Airways expriment le besoin de disposer d'un monoplan à aile basse rapide, capable de transporter de quatre à six passagers sur 500 km. Roy Chadwick, chef du bureau d'études de la firme A.V. Roe, propose son Avro 652, équipé de deux Armstrong Siddeley Cheetah V, offrant une vitesse de pointe de 240 km/h et une distance franchissable de 960 km pour un poids de 2 950 kg. Sa structure, en tubes d'acier avec cadres en bois entoilés, est inspirée des modèles mis au point par Fokker, auxquels il incorpore un train rétractable (ou plus exactement semi-rétractable, puisque les roues ne sont pas entièrement carénées – ce qui s'avérera très pratique pour pousser l'avion dans un hangar après un atterrissage sur le ventre !). Deux prototypes sont commandés, dont le premier (G-ACRM) vole le 7 janvier 1935 (mais au poids de 3 450 kg et avec deux Cheetah VI).

Tout va basculer quand, en mai 1934, la RAF, inquiète du possible réarmement de l'Allemagne, émet un cahier des charges pour un patrouilleur maritime terrestre bimoteur. Pas moins de quinze projets lui sont soumis, mais le plus prometteur est l'Avro 652A, extrapolé du G-ACRM. Immatriculé K4771, le prototype vole le 24 mars 1935 ; il est équipé d'une tourelle dorsale manuelle Armstrong Whitworth armée d'une Lewis de 7,7 mm et peut recevoir une Vickers de même calibre dans le nez (du côté gauche), ainsi que 163 kg de charges offensives.

Après les essais officiels, le 27 août 1935, une première commande est passée pour 174 machines [a], officiellement baptisées Anson. L'avion tête de série (K6152) prend l'air le 31 décembre 1935. Bénéficiant de diverses modifications et améliorations, il s'avère être d'un pilotage facile, n'imposant qu'une fatigue modérée même sur longues distances, offrant une excellente visibilité panoramique grâce aux panneaux vitrés latéraux, et parfaitement adapté au vol sans visibilité – autant de qualités qui seront de grands atouts pour la suite de la carrière de l'appareil. Son principal « défaut » est d'être équipé d'un train rétractable, une innovation encore inconnue dans la RAF et qui sera à l'origine de bien des atterrissages sur le ventre ; la question sera résolue par l'installation d'une alarme sonore, qui résonnera dès que le pilote ramènera les gaz à la vitesse d'approche sans avoir sorti le train. Celui-ci est manuel, et son fonctionnement nécessite 144 tours d'une manivelle située à la main gauche du pilote… une tâche que ce dernier s'empressera de déléguer à un autre membre de l'équipage ! Par la suite, cette corvée sera remplacée par l'installation d'un levier actionnant un système hydraulique.

▲ Le prototype de l'Avro Anson (K4771) peu après sa livraison en avril 1935. À une époque où les avionneurs maîtrisent encore mal le travail du métal, l'Anson, avec sa structure empruntée à Fokker, sa formule monoplan cantilever et son train rentrant, est considéré comme moderne. (MAP)

En service

Le 6 mars 1936, le N° 48 *Squadron* (grande reconnaissance) à Manston commence sa transformation sur Anson. Non seulement il est le premier de la RAF à voler sur monoplan, mais il est aussi le premier à disposer d'un avion à train rentrant. Les livraisons subséquentes sont effectuées au profit des formations du *Coastal Command*, mais aussi des *Auxiliary Squadrons*. Quand la guerre éclate, les Anson Mk. I

▶ L'USAAF recevra 50 Anson Mk. II de seconde main (10 en provenance de la RAF et 40 de la RCAF) et les immatriculera 43-8181 à -8230 sous le nom de Federal AT-20. Ces appareils serviront à l'entraînement des bombardiers sur la base de Stockton Field à partir de septembre 1942. (Canada Aviation and Space Museum)

[a] Nombre généralement admis, bien que les archives du constructeur indiquent que le Works Order 4825 ne portait que sur 162 exemplaires.

▲ Les Anson versés à l'*Air Transport Auxiliary* sont utilisés pour acheminer les WAAF sur les lieux de collecte des avions neufs (usines, dépôts, aérodromes) pour que ces auxiliaires féminines aillent les livrer à leurs utilisateurs finaux. Leur emploi intensif dans le rôle de convoyeurs a permis de libérer des centaines de pilotes masculins pour leur envoi au front. (Australian War Memorial)

sont répartis entre les N° 48, 206, 217, 220, 233 et 269 *Squadrons* du *Coastal Command*, et les N° 500 (Detling), 502 (Aldergrove), 608 (Thornaby) et 612 (Dyce) *Auxiliary Squadrons*, ainsi que la *School of General Reconnaissance* (Thorney Island).
Bien que considéré comme moderne, l'Anson pâtit d'un bien trop faible rayon d'action (600 km) et d'une capacité d'emport de charges offensives dérisoire (163 kg) qui le cantonnent au rôle de patrouilleur côtier. Il est donc urgent de pourvoir à son remplacement par un véritable patrouilleur maritime. Les unités du *Coastal Command* commencent donc à être transformées sur Lockheed Hudson dès la fin août 1939. Toutefois, les livraisons en provenance des États-Unis s'effectuant au compte-gouttes, il faut attendre la fin de l'année 1941 pour que l'Anson soit définitivement retiré de la première ligne au sein du *Coastal Command*. Clin d'œil de l'Histoire, le N° 48, qui a été le premier *Squadron* équipé en Anson, sera le dernier à s'en séparer.

Vers une autre carrière

L'idée d'une version destinée à l'entraînement a fait son chemin depuis 1935, et, au printemps 1939, l'*Air Ministry* passe une première commande de 1 000 exemplaires dédiés. Cependant, la signature du vaste *Commonwealth Air Training Plan*, le 18 décembre 1939, impliquant l'Afrique du Sud, l'Australie, le Canada, la Nouvelle-Zélande et la Rhodésie du Sud, va considérablement « booster » la production du petit bimoteur, d'autant que celle-ci est également lancée au Canada par la Victory Aircraft Ltd et ses sous-traitants ; 2 882 exemplaires de différentes versions seront produits outre-Atlantique pendant la durée de la guerre.
Nous ne nous étendrons pas sur les diverses versions et variantes, s'étalant du Mk. II au T.22, destinées à l'entraînement (pilotes, navigateurs, mitrailleurs, opérateurs radar…), au remorquage de cible et au transport, notamment au sein de l'*Air Transport Auxiliary* et de la Royal Navy. Par la suite, un certain nombre d'appareils seront vendus à des compagnies civiles ou exportés dans 28 pays étrangers hors Commonwealth (y compris la France et les États-Unis).
La production globale s'élève à 11 020 exemplaires, dont le dernier est livré en mai 1952 ; l'Avro Anson est définitivement radié des contrôles de la RAF le 28 juin 1968. ■

Une tâche titanesque

Au début de la guerre, la reconnaissance maritime constitue le rôle essentiel du *Coastal Command*, en particulier pour garder un œil sur les raiders de surface allemands, soit pour s'assurer qu'ils sont encore dans leur port d'attache, soit pour retrouver leur trace dès qu'ils ont disparu.
Si les avions côtiers ont également pour mission de chaperonner les convois, leur tâche ne s'arrête pas là : ils sont aussi chargés d'identifier les navires suspects en haute mer. Les bâtiments allemands, tels que les ravitailleurs de raiders et de sous-marins, ayant pris l'habitude de battre pavillon neutre, il n'est pas toujours facile aux équipages de distinguer le vrai du faux – ou comment débusquer « the wolf in sheep's clothing », comme disent les Britanniques. Les équipages doivent mémoriser chaque détail des navires rencontrés afin de permettre leur identification une fois rentrés à la base (le fameux *Jane's* sera d'une grande utilité aux services de renseignements de la Royal Navy) ; un pilote dira à ce propos [6] : « C'était comme un jeu de société, quand on vous met sous le nez un plateau avec plein d'objets dessus pendant deux minutes. Une fois le plateau retiré, vous devez nommer le maximum d'objets de mémoire. Je pense que, aujourd'hui, je serais imbattable à ce jeu. »

[6] *Coastal Command at War – Squadron Leader* T. Dudley-Gordon – Jarrolds, Londres, vers 1942. NB : les ouvrages édités pendant la guerre caviardaient les patronymes pour des raisons de sécurité.

[7] Grand banc de sable aux eaux poissonneuses (hareng et morue) partagées entre le Royaume-Uni, les Pays-Bas, l'Allemagne, le Danemark et la Norvège.

Fish and ships

Autre tâche, sans doute marginale mais gratifiante par un certain côté, les avions du *Coastal Command* sont aussi chargés de veiller à la sécurité des flottilles de pêche ; en effet, la Luftwaffe attaque de manière systématique les chalutiers opérant en mer du Nord et, en particulier, dans le secteur de Dogger Bank [7], n'hésitant pas à mitrailler les embarcations quand l'équipage a dû abandonner son bateau. Cette surveillance aérienne, généralement réalisée à la fin d'une mission classique, bientôt couplée à l'armement des chalutiers en pièces de DCA, permet de réduire les pertes d'une façon importante. En remerciement du service rendu, les marins pêcheurs se font une joie d'approvisionner gracieusement en poissons frais les bases du *Coastal Command* situées en bord de mer – de quoi améliorer l'ordinaire en ces temps de restrictions.

La règle du jeu, les priorités et les charges qui pèseront sur le *Coastal Command* évolueront au fil des mois et au gré de la situation stratégique. De cinquième roue du carrosse, ce commandement sera appelé à jouer un rôle essentiel à la survie du Royaume-Uni. Il recevra, quoique tardivement, les meilleures attentions de l'*Air Ministry*, qui lui permettront d'augmenter son potentiel humain et matériel, mais aussi son efficacité avec l'introduction de radars ASV et d'avions modernes de plus en plus performants, surtout grâce au *Lend-Lease*, parce que la RAF aura tendance à lui refourguer ses laissés-pour-compte : Wellington, Battle, Fortress I, Whitley…
Pas plus que Paris ne s'est construit en un jour, le *Coastal Command* ne pourra être considéré comme une force puissante et efficiente avant de longs mois – de longs mois de galère. ■

A. V. Roe (Avro) Anson Mk. II

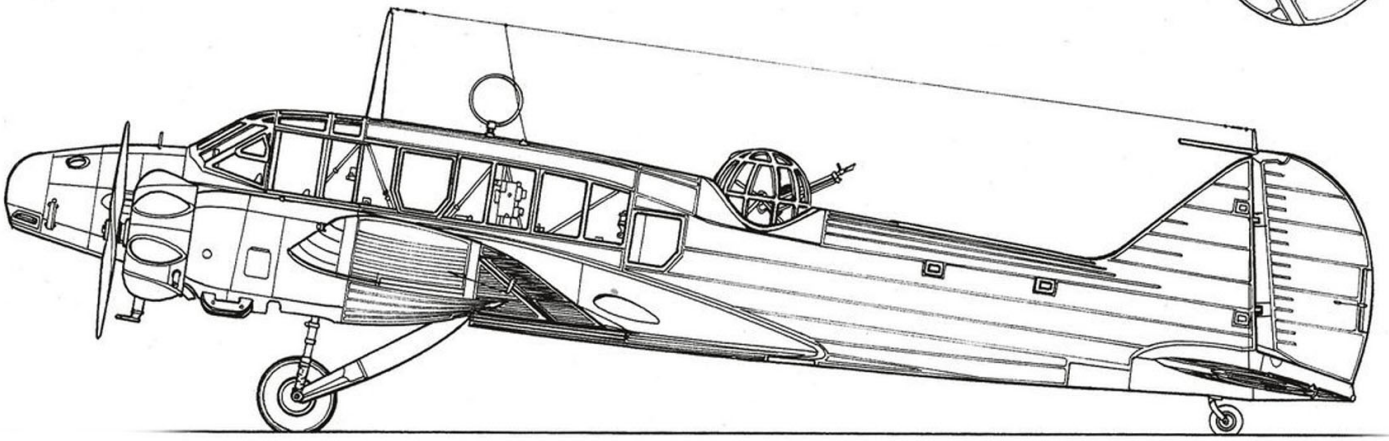
Bimoteur de patrouille maritime (côtière) et d'entraînement avancé (équipage : trois à quatre hommes).

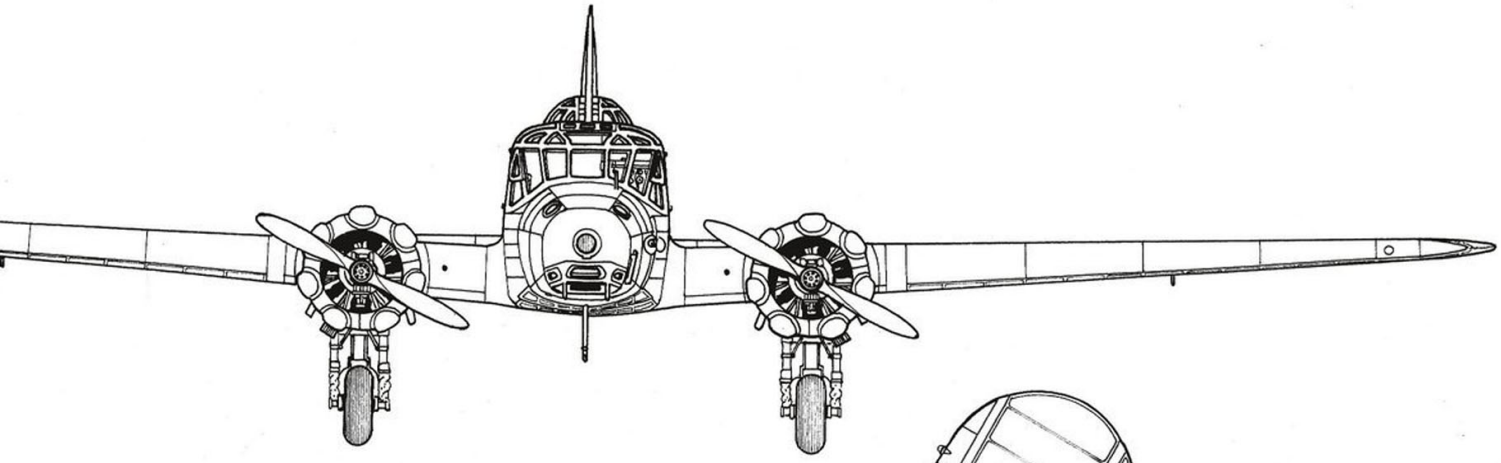
Plans au 1/72e

© Hubert Cance - 2016

Morphologie

Envergure	17,22 m
Longueur	12,88 m
Hauteur	3,99 m
Surface alaire	43,01 m²
Poids à vide	de 2 245 (1re série) à 2 950 kg (4e série)
Poids en charge	de 3 4758 à 3 855 kg
Poids maximal	3 900 kg





Motorisation

Deux Armstrong Siddeley Cheetah IX de 7 cylindres en étoile refroidis par air, développant 350 ch.

Armement

OFFENSIF :
163 kg de charges diverses ;

DÉFENSIF :
une mitrailleuse avant fixe Browning de .303-in (7,7 mm) et une Vickers K de .303-in en tourelle dorsale (ou une Lewis sur affût mobile).

Performances

Vitesse maximale	303 km/h à 2 100 m
Vitesse ascensionnelle initiale	228 m/min
Plafond pratique	5 800 m
Distance franchissable normale	1 270 km

du 03 09 au 31 12 1939

Des débuts poussifs

La « Drôle de Guerre » sur les mers ne commence pas vraiment à l'avantage des Britanniques. En effet, les deux cuirassés de poche (*Deutschland* et *Admiral Graf Spee*) et la plupart des sous-marins ont appareillé en toute discrétion dès fin août des ports du nord de l'Allemagne et patrouillent déjà : vingt et un dans l'Atlantique, dix-huit en mer du Nord et sept dans la Baltique. D'ailleurs, le U-30 ne se prive pas d'envoyer par le fond le paquebot SS *Athenia* au large de l'Irlande quelques heures après la déclaration de guerre.

[1] Toutes les statistiques concernant les victoires et les pertes des *U-Boote* sont tirées du site www.uboat.net.

[2] Il sera fait prisonnier par les Italiens au large de Tobrouk le 6 août 1941.

5 septembre 1939

Faithfull Annie entre en lice

Si, en ces tout premiers jours de guerre, il ne se passe pas grand-chose dans le ciel à la frontière germano-française, en revanche, la RAF et la Luftwaffe entrent rapidement dans le vif du sujet en mer du Nord.
Le 5 septembre 1939, à 05h25, douze Anson du N° 206 *Squadron* quittent Bircham Newton pour se déployer au-dessus de leurs secteurs de patrouille respectifs ; ils volent parallèlement à 100 m d'altitude, espacés les uns des autres d'environ dix kilomètres. Pendant ce temps, huit Heinkel He 115 de la 1./Kü.Fl. Gr. 106 en font de même depuis Nordeney. Environ trois quarts d'heure plus tard, le *Pilot Officer* E. H. Edwards (VX-B/K6183) croise la route d'un He 115 (M2 + FH) au large des îles de la Frise-Orientale et cherche aussitôt à engager le combat. Il se place dans la queue de son adversaire pour ouvrir le feu avec sa mitrailleuse fixe, mais ce dernier manœuvre d'une manière inattendue de la part d'un hydravion à flotteurs bimoteur ; ce faisant, il dégage le champ de tir de son mitrailleur arrière, qui parvient à blesser mortellement le *Leading Aircraftman* J. Quilter, qui manie la tourelle de l'Anson. Privé de son armement défensif, Edwards rompt le combat et cherche son salut dans la fuite. Mais le He 115 n'est pas décidé à lâcher le morceau. Il s'ensuit un *dogfight* d'un quart d'heure, au terme duquel l'un des réservoirs de l'Anson prend feu et explose, entraînant la chute de l'appareil dans la mer. Le He 115 survole le lieu du « crash » et décide de se poser pour recueillir les survivants. En fait, seul Edwards sera récupéré – il est le premier officier britannique fait prisonnier au cours de la Seconde Guerre mondiale ; les trois autres membres de l'équipage ont péri.

▼ Trois Anson Mk. I du N° 48 *Squadron* en vol de formation dans la région de Portsmouth fin 1939. Cette unité commencera son rééquipement sur Beaufort en mai 1940, mais conservera une partie de ses Anson jusqu'en octobre 1941. Du premier au second plans : S/K6224, W/N9908 et T/W1887. (ww2images.com)

Vers 16h00, un autre Anson, celui-ci du N° 233 *Squadron* (ZS-N/K8845), de retour d'une patrouille, aperçoit un sous-marin en émersion et largue dessus la totalité de ses charges offensives. Malheureusement pour le *Pilot Officer* G. J. D. Yorke, son avion est atteint par des éclats qui percent l'un de ses réservoirs d'aile ; heureusement pour le submersible, les dégâts sont négligeables, parce qu'il s'agit du HMS *Seahorse* ! En panne d'essence, l'Anson amerrit dans l'estuaire de la rivière Eden ; l'équipage, qui a dû prendre place à bord d'un canot pneumatique, sera recueilli sain et sauf.

14 septembre 1939

Les premiers convois

Les premiers convois organisés en partance pour le Royaume-Uni quittent Freetown (Sierra Leone), Halifax (Canada) et Gibraltar entre le 14 et le 26 septembre 1939. Indépendamment de ces regroupements, des centaines de cargos, de pétroliers et de paquebots de toutes les nationalités naviguent tout seuls quelque part dans l'Atlantique, la Manche ou en mer du Nord – présentant des cibles faciles pour les *U-Boote* : pas moins de 50 bâtiments alliés (ou neutres) sont coulés (et deux endommagés) au cours du mois de septembre 1939, pour un total de 218 000 tonneaux [1]. Des noms commencent à émerger chez les hommes de Dönitz : Fritz-Julius Lemp, Joachim Schepke et Günther Prien – ce dernier se fera remarquer en envoyant par le fond le HMS *Ark Royal* au cœur même du sanctuaire de la Royal Navy, à Scapa Flow (14.10.39).

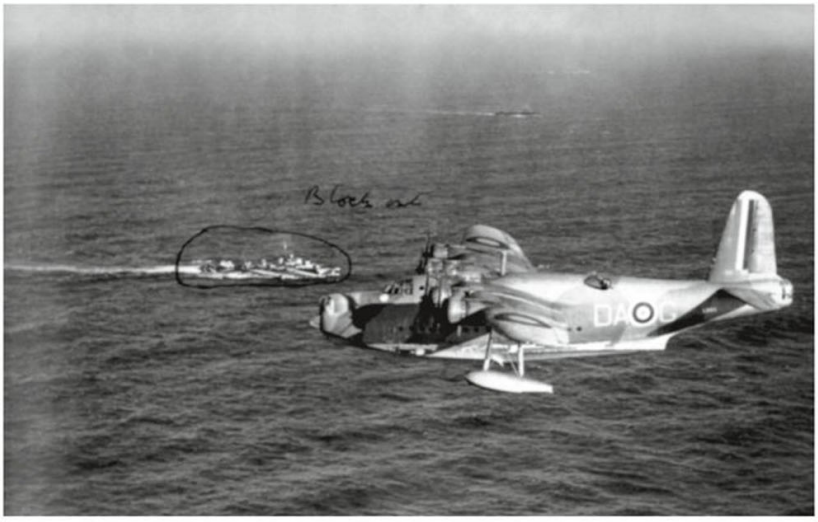
Il n'est pas toujours facile aux autorités maritimes de regrouper les navires. Certains capitaines, aux commandes de bâtiments rapides, capables de 17 nœuds ou plus, renâclent à l'idée d'être intégrés dans ces caravanes flottantes qui ne dépassent pas les 11 nœuds, voire moins (certains convois ne fileront pas plus de 7 nœuds) ; ils estiment être capables de distancer les sous-marins allemands, dont la vitesse est tout juste égale à la leur… mais quand quelques-uns finiront sous les bombes de la Luftwaffe, la plupart des autres reviendront à de meilleurs sentiments.

Le torpillage du porte-avions HMS *Courageous* par le U-29, malgré son escorte de quatre destroyers, le 17 septembre, montre que même les escorteurs ne sont pas à l'abri de la menace sous-marine. Cette perte, couplée à la chaude alerte connue par le HMS *Ark Royal* trois jours plus tôt, incite l'Amirauté à un peu plus de prudence dans l'usage de ses précieux porte-avions. Par voie de conséquence, tout le fardeau de la protection des convois retombe sur les épaules du *Coastal Command.*

Ceux-ci sont pris en charge dès qu'ils arrivent à la limite du rayon d'action des avions, et ce de l'aube à la tombée de la nuit. Cependant, la première et la dernière heures de la journée – entre chien et loup – sont les plus favorables à l'attaque des *U-Boote*, parce que les silhouettes des navires se détachent sur fond de soleil levant ou couchant. Et là, la RAF n'a aucune parade – faute de charges offensives spécialisées.

Profitant d'une baisse d'activité du *Bomber Command*, l'état-major de la RAF obtient – de haute lutte – la cession provisoire du N° 58 *Squadron*, qui rejoint Boscombe Down le 6 octobre 1939 pour être mis à la disposition du N° 15 *Group* avec ses Whitley Mk. III. Cette unité reviendra à Linton-on-Ouse le 14 février 1940.

▼ Ce Sunderland Mk. I (DA-G/L2163) du N° 210 *Squadron* patrouille au-dessus du convoi TC6, transportant des troupes canadiennes en Grande-Bretagne, le 31 juillet 1940. Ce convoi a quitté Halifax (Nouvelle-Écosse) le 23 juillet et ralliera Greenock (Écosse) le 1er août. Le censeur a entouré un escorteur qui sera effacé sur la photo officielle.



18 septembre 1939

Sauvetage en haute mer

Dès le déclenchement des hostilités, afin de pallier ses insuffisances en termes de patrouilleurs, le *Coastal Command* rapatrie à Pembroke Dock les Sunderland du N° 228 *Squadron* qui stationnaient à Alexandrie. Ceux-ci ne tardent pas à se mettre en valeur.

Torpillé par le U-32 à une centaine de kilomètres au large des Sorlingues (ou Scilly), le paquebot SS *Kensington Court* est rapidement survolé par trois Sunderland du N° 228 *Squadron*. Quand ils arrivent, le navire s'enfonce par l'avant, et son équipage s'est entassé dans des canots de sauvetage. Après une courte discussion entre eux, l'*Acting Flight Lieutenant* Thurston M. W. Smith et le *Pilot Officer* D. R. S. Bevan-John, à bord du N9025, décident de secourir les naufragés ; Bevan-John [2] :

« Après avoir cherché le sous-marin en vain, nous avons décidé d'amerrir. C'était une très belle journée avec une mer d'huile. L'A/FLt Lt Smith a réussi un très bel amerrissage, bien que la mer fût finalement plus houleuse que nous ne l'avions cru. Une embarcation, qui semblait remplie à ras bord, s'est approchée de nous. Un autre Sunderland, piloté par Jackie Barrett [*Acting Flight Lieutenant* John Barrett], nous a survolés, demandant par signaux optiques si nous souhaitions qu'il nous donne un coup de main. Nous lui avons répondu que c'était à lui de voir, parce que c'était une manœuvre très risquée. Il a amerri. Pendant ce temps, nous avons pris à bord le commandant et dix-neuf membres de son équipage et nous étions prêts à accueillir tous les autres en cas de nécessité [ils seront recueillis par Barrett]. Le décollage a été quelque peu angoissant, parce que nous avons découvert que nous nous étions posés avec nos bombes. Nous devions nous en débarrasser avant de repartir ; deux, qui étaient restées accrochées, ont dû être dégagées à l'aide d'une gaffe. »

Smith et Barrett recevront tous deux la DFC le 3 novembre.

▲ Le 22 octobre 1941, le *Flight Lieutenant* R. B. Burrage du N° 10 (RAAF) *Squadron* pose son Sunderland Mk. I (RB-U/P9604) pour recueillir à son bord les cinq membres de l'équipage d'un Whitley du N° 612 *Squadron* victime d'une panne de moteur au large de Land's End. Beaucoup de *skippers* braveront l'interdiction formelle d'amerrir en haute mer afin de secourir des naufragés. Toutes les tentatives de sauvetage n'auront pas un dénouement aussi heureux que celui-ci. (Australian War Memorial)

◥ Le Saro Lerwick WQ-Q/L7265 hydroplanant pour rejoindre son aire de mouillage à Wig Bay, Stranraer (Wigtownshire, Écosse), en mars 1941. Même cette manœuvre basique pouvait prendre des allures de cauchemar en cas de fort vent de travers ou de mer houleuse.

Ce genre de sauvetage ne sera pas aussi fréquent que l'on peut l'imaginer. Il fallait une conjonction de conditions très favorables, qui devaient être toutes réunies pour tenter un amerrissage en haute mer : la certitude de l'absence de sous-marins ou d'avions ennemis dans le secteur, une mer d'huile et, surtout, il fallait arriver avant qu'il ne soit trop tard. Comme l'ajoutera Bevan-John : « Bientôt, l'Atlantique était devenu un immense cimetière de bateaux. Jour après jour, nous survolions des nappes de mazout et de débris provenant de navires naufragés. Nous voyions des bâtiments sombrer, mais nous ne pouvions rien faire pour venir en aide aux passagers et à l'équipage à cause du strict silence radio qui nous était imposé. Amerrir en haute mer était formellement interdit, parce que le risque de perdre un précieux avion et son précieux équipage était trop grand. »
En dépit de son apparente robustesse, le Sunderland n'a pas été conçu pour se poser ailleurs que dans une rade protégée. Le placage en duralumin de la carène n'ayant que 2 mm d'épaisseur, plusieurs appareils seront perdus lors d'amerrissages un peu trop brutaux ou par mer forte. Malgré l'interdiction de repêcher des survivants, plus d'un pilote ne pourra résister à l'envie de recueillir des équipages amis ; certaines tentatives de sauvetage se termineront d'une manière tragique [3].

29 septembre 1939

Arrivée du Saro Lerwick

Ce jour-là, le *Wing Commander* C. G. Wiggleworth, à la tête du N° 209 *Squadron*, reçoit l'ordre de faire mouvement d'Invergordon à Oban, où il abandonnera ses Stranraer pour être transformé sur matériel moderne. Les équipages espèrent bien que ce sera sur Catalina, eux qui ont eu l'occasion de tester le PBY-4 (N-P9630), qui les a enthousiasmés par ses exceptionnelles qualités.
Ils vont cruellement déchanter ! Car ce qui les attend, c'est le Saro Lerwick, l'un des pires appareils mis en service par la RAF pendant la guerre – et il y aura pourtant une sérieuse concurrence dans ce domaine ! Ses défauts sont nombreux et, pour la plupart, rédhibitoires : tendance au marsouinage, instabilité en vol, incapacité d'être piloté « hands off » (ce qui est gênant pour un patrouilleur à long rayon d'action), déjaugeage impossible en charge maximale, absence de fiabilité des moteurs, difficulté à récupérer en cas de décrochage… Bref, seuls 21 exemplaires seront livrés, l'*Air Ministry* ayant décidé de mettre rapidement fin à la plaisanterie. Ils serviront au sein du N° 209 jusqu'au 30 avril 1941, date à laquelle ce *Squadron* aura été entièrement rééquipé en Catalina. Sans pouvoir se prévaloir du moindre succès, le Saro Lerwick aura coûté la vie à 29 membres d'équipage [4].

Saro Lerwick Mk. I (L7257)
N° 209 *Squadron*
Oban (Argyll, Écosse), août 1940

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2016

▲ Un Sunderland Mk. I (RB-J/P9604) du N° 10 (RAAF) *Squadron* hydroplane dans la baie de Mount Batten, base avancée utilisée pour les opérations au large des Cornouailles. (ww2images.com)

30 septembre 1939

Des Sunderland en renfort

La Royal Australian Air Force n'est pas restée insensible aux qualités du Sunderland et en a commandé neuf exemplaires, de quoi équiper son N° 10 *Squadron*, dont un détachement se trouve à Pembroke Dock lorsque la guerre éclate. Le premier hydravion est réceptionné le 11 septembre. Comme on peut s'en douter au vu de la faiblesse de ses effectifs, toute cession d'appareils modernes, fût-ce à un pays du Commonwealth, est ressentie comme un crève-cœur par le *Coastal Command*. Commencent alors des tractations avec le gouvernement de Canberra. Étant donné que la situation est assez calme aux antipodes, le 7 octobre, le détachement reçoit l'ordre de rester sur place. Devenue N° 10 (RAAF) *Squadron* après la livraison de son neuvième et dernier Sunderland (26 décembre) et son incorporation au *Coastal Command*, cette unité en sera l'une des plus efficaces et des plus hautement décorées.

8 octobre 1939

La première victoire de la RAF

Alors qu'aviateurs allemands et alliés ferraillent depuis plus d'un mois sur le « front de l'Est », que le *Bomber Command* n'est pas épargné par la Luftwaffe et que les patrouilleurs maritimes intensifient leurs actions au large des côtes britanniques, la RAF n'a toujours pas remporté la moindre victoire. Pire, elle s'est fait devancer par la Royal Navy quand un Skua du N° 803 *Squadron* de la Fleet Air Arm a descendu un Do 17 le 26 septembre ! Or, comble de l'insulte, c'est à un appareil du *Coastal Command* qu'échoit l'honneur de cette grande première…

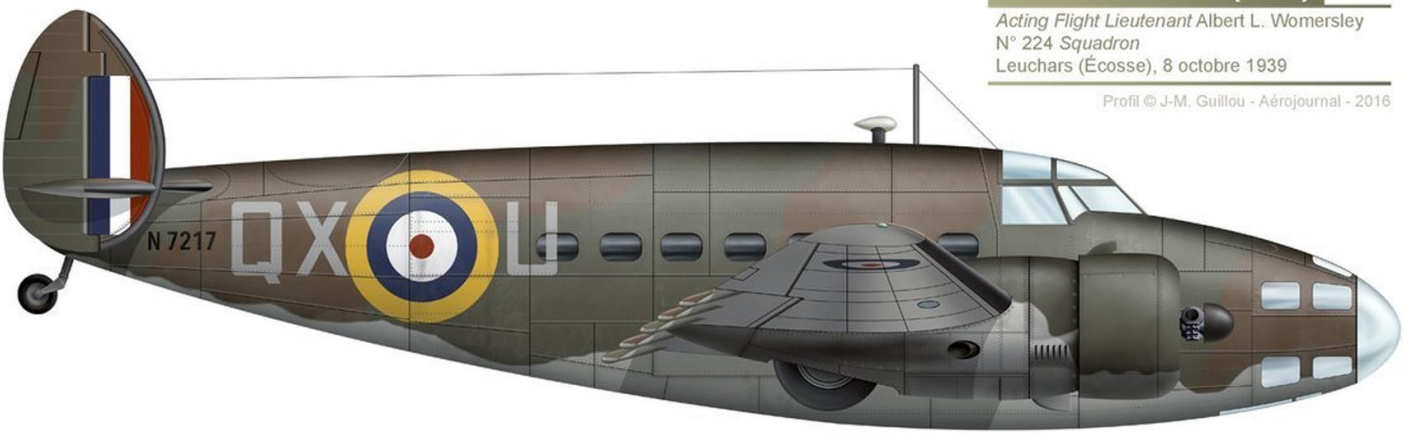
Le 8 octobre, à 07h00, comme c'est désormais l'habitude, un trio (*battle flight*) de Hudson du N° 224 décolle de Leuchars (Écosse) sous les ordres de l'*Acting Flight Lieutenant* Albert L. Womersley et prend un cap nord-est au-dessus de la mer du Nord. Installé dans le nez du QX-U/N7217, le *Sergeant* Morrison est en train de vérifier la position de l'avion quand, tout à coup, il aperçoit, volant au ras de l'eau, la silhouette immanquable d'un Dornier 18 – il s'agit du Do 18 D-3 M7+UK de la 2./Kü.Fl.Gr. 506, piloté par le *Leutnant zur See* Hans Hornkuhl (ou Hornkohl). Comme le second Hudson a quitté la formation pour examiner de plus près un sous-marin qui navigue en surface, Womersley alerte le pilote du troisième avant de piquer sur l'hydravion ennemi. Il n'a apparemment pas été repéré et peut se placer en bonne position pour ouvrir le feu à 300 m de distance, touchant le Do 18 en plusieurs endroits. Le mitrailleur allemand réplique tardivement, mais loge une balle dans le Hudson. Womersley dégage pour effectuer une seconde passe. Cela ne sera pas nécessaire. L'hydravion amerrit promptement à une centaine de milles au large d'Aberdeen ; l'équipage met un canot pneumatique à la mer et abandonne son appareil.

Pendant que le radio, le *Corporal* Turner, signale la position des naufragés, Womersley s'acharne sur le Dornier, utilisant jusqu'à sa dernière munition pour l'envoyer par le fond. Quelques minutes plus tard, l'équipage allemand est recueilli par un bateau de pêche hollandais.

À peine rentré à Leuchars, Womersley est convoqué par le commandant de la base, qui lui demande de repartir aussitôt afin d'intercepter le chalutier.

[3] Pour en savoir plus sur le Sunderland, cf. *Aéro-Journal* n° 8 (février 2009) : *Short Sunderland, Queen of the Seven Seas.*

[4] Pour en savoir plus sur le Lerwick, cf. *Aéro-Journal* n° 45 (février 2015) : *Les monstres marins (II) - Saro Lerwik : l'hydravion qui n'avait pas le pied marin.*



Lockheed Hudson Mk. I (N7217)
Acting Flight Lieutenant Albert L. Womersley
N° 224 *Squadron*
Leuchars (Écosse), 8 octobre 1939

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2016

En effet, les Pays-Bas sont alors neutres et tenus d'appliquer la Convention de Genève concernant le sort des combattants de pays belligérants : ceux-ci doivent être remis à leur consulat afin qu'ils puissent être rapatriés dans leur pays d'origine. C'est exactement ce qui arrivera, puisque le *battle flight* de Hudson ne parviendra pas à retrouver le navire batave, pour la bonne raison qu'il a mis le cap, non sur la Hollande, mais sur le Danemark [5].
« Leslie » Womersley recevra la DFC en date du 20 février 1940 pour cette action.

8 novembre 1939

Combats aériens

La veille, 7 novembre, trois engagements ont mis aux prises, le premier, deux Hudson du N° 220, le deuxième, un autre de la même unité et, le troisième, un Anson du N° 206 à un He 115 de la 1./Kü.Fl.Gr. 106 (il s'agissait probablement du même appareil les deux premières fois) ; l'échange d'amabilités n'a donné aucun résultat concret.
Le 8 novembre, les choses sont bien différentes. Deux Anson du N° 206 décollent de Bircham Newton à 10h10 pour une patrouille au large des côtes néerlandaises. Vers 11h00, l'un des deux, le VX-Q/K6195, aux mains du *Pilot Officer* Cedric A. S. Greenhill, est attaqué par un He 115 (M2 + FH [6]) de la 1./Kü.Fl.Gr. 106 au large de l'île Texel [7] :
« L'avion ennemi nous a poursuivis à une altitude de 30 m pendant 15 minutes. Nous avons zigzagué, puis effectué un virage à gauche à la verticale. L'avion ennemi a suivi notre manœuvre afin de se maintenir dans notre queue. J'ai serré de plus en plus mon virage jusqu'à ce que je puisse l'encadrer dans mon viseur. Puis j'ai tiré une dizaine de balles. Alors, il a piqué droit dans l'eau. L'appareil s'est brisé en deux et a coulé instantanément, laissant à la surface ses deux flotteurs, un parachute et une flaque d'huile. Ai pris quatre photos avec mon appareil personnel. Notre succès est certainement dû à notre meilleur taux de virage. Le mitrailleur a tiré tout au long de l'engagement, environ 90 balles par petites rafales. »
L'équipage du *Leutnant zur See* Bruno Böttger est porté disparu. Greenhill recevra la DFC [8] en janvier 1940 ; il sera abattu et fait prisonnier à bord d'un Spitfire Mk. I de la N° 1 *Photo Reconnaissance Unit* lors d'une mission sur Brest le 20 août 1941.

Le 10 novembre 1939, un Do 18 (K6 + DL) de la 3./Kü.Fl.Gr. 406 est abattu par deux Hudson du N° 220 *Squadron* au large de Scarborough (Yorkshire) ; le pilote, l'*Oberleutnant zur See* Wilhelm Lütjens, est tué, mais le reste de l'équipage est recueilli par un cargo hollandais. La victoire est partagée entre les *Acting Flight Lieutenant* Harold W. A. Sheahan (un Sud-africain) et *Sergeant* Scotney. Sheahan, qui recevra la DFC le 20 février 1940, trouvera la mort à la suite d'un accident aérien le 1er août 1940.

▼ Ce Hudson Mk. I du N° 224 *Squadron*, photographié à Leuchars au début de la guerre, attend encore sa tourelle dorsale ! Certains seront armés d'une Lewis sur affût mobile à la place, d'autres verront le logement de la tourelle recouvert d'une plaque de métal – ce qui paraît être le cas de cet appareil. Le *serial number* était porté sous l'empennage horizontal arrière, mais il semble être absent sur le « Y for Yorker ».

3 décembre 1939

Anson vs *U-Boot*

Le *Flying Officer* Robert H. Harper, à bord de l'Anson VX-P/K6184 du N° 206 *Squadron*, attaque un *U-Boot* en surface et revendique sa destruction. Malheureusement, comme on le sait, les « bombinettes » des Avro Anson sont totalement inefficaces. Néanmoins, ce Canadien, qui s'est engagé dans la RAF dès septembre 1938, recevra la DFC en date du 20 janvier 1940 pour « courage et détermination dans l'accomplissement de son devoir ». Harper avait été impliqué dans le combat contre un He 115 le 8 novembre (voir plus haut) ; devenu *Squadron Leader* du N° 206, il sera porté disparu lors d'une mission d'entraînement sur Liberator Mk. VI le 2 décembre 1944.

5 décembre 1939

Le grand bluff

Faute de pouvoir faire mieux, le *Coastal Command* décide de bluffer. Se fondant sur la certitude qu'aucun commandant de sous-marin ne risquera l'intégrité de son bâtiment en attaquant en surface ou même en

immersion périscopique en présence d'une couverture aérienne, ordre est donné aux *skippers* de piquer sur l'intrus, de larguer leurs bombes, même si elles sont inefficaces, et de l'arroser de toutes leurs mitrailleuses de bord. L'idée est de dissuader le capitaine du *U-Boot* de poursuivre son attaque – parce que lui ignore que les bombes ne peuvent que tout juste écailler la peinture de son kiosque. Cette tactique se révélera gagnante à plusieurs reprises.

Mais là où le *Coastal Command* va faire très fort, c'est qu'il va aussi impliquer dans son grand bluff des avions totalement inoffensifs : des biplans d'entraînement armés… d'un pistolet d'alarme et de deux pigeons voyageurs !

C'est ainsi que naissent les « Scarecrow patrols » (littéralement patrouilles épouvantails). En décembre 1939, six *Coastal Patrol Flights* sont constitués :

– N° 1 CPF : Dyce (Aberdeen)
– N° 2 CPF : Abbosinch (Glasgow)
– N° 3 CPF : Hooton Park (Birkenhead)
– N° 4 CPF : Aldergrove (Belfast)
– N° 5 CPF : Carew Cheriton (Tenby)
– N° 6 CPF : St. Eval (Newquay)

Les cinq premiers sont équipés en Tiger Moth, le sixième en Hornet Moth. Chaque *Flight* est constitué de neuf appareils et d'au moins six pilotes, dont certains proviennent d'aéro-clubs civils. Certains *Squadrons* organiques recevront des Tiger Moth pour participer à ces « Scarecrow Patrols », comme le N° 217, qui confiera ces frêles biplans désarmés à des volontaires – et il n'en manquera pas !

Le *Flying Officer* P. C. Hoyle appartenait au N° 1 CPF ; il se souvient de cette époque héroïque pour le moins [9] :

« Nous volions sur des Tiger Moth destinés à l'entraînement et qui se traînaient à 150 km/h en piqué, vent dans le dos ! Nous n'avions rien, et quand je dis "rien", c'est rien : pas de radio, pas d'armement offensif ni défensif, pas d'équipement de survie. Si nous repérions un sous-marin allemand, nous devions piquer dessus et lui faire peur et recommencer jusqu'à ce qu'il renonce à son attaque.

« Pour communiquer avec la base, nous transportions deux pigeons voyageurs dans une cage en osier placée sur le siège avant laissé libre. Nous n'étions armés que d'un simple pistolet Very. La Marine nous fournissait une combinaison de vol standard et une veste en fourrure ; tout le reste, en particulier les bottes, était à notre charge. Pour tout équipement de survie, dans sa grande magnanimité, le *Coastal Command* nous avait fait livrer des chambres à air de pneus de voiture. Selon leur taille, on les enroulait en huit autour de notre torse à la manière des coureurs cyclistes du début du siècle ou on les portait autour de la taille, à demi-gonflées, pour rester libres de nos mouvements. »

▲ Les trois survivants de l'équipage du Do 18 piloté par l'*Oberleutnant zur See* Wilhelm Lütjens de la 3./Kü.Fl.Gr. 406, débarqués sur l'île de Vlieland (Frise) après avoir été recueillis par un cargo hollandais le 10 novembre 1939, sont emmenés en captivité. Les Pays-Bas étant neutres, ils seront rapidement confiés aux bons soins de leur consulat à Rotterdam. (Photo DR)

Un autre pilote ajoutera [10] :

« Nous recevions régulièrement dans le visage le contenu de la cage des pigeons, qui maculait nos lunettes et nous piquait les yeux. […] Avec nos 63 litres d'essence, nous pouvions tenir l'air près de deux heures et demie, mais nous devions souvent écourter nos patrouilles à cause d'une brutale dégradation des conditions météo. »

Hoyle reprend :

« L'hiver 1939-40 a été particulièrement rude, et nos missions n'ont pas vraiment été une partie de plaisir. Un camarade s'est un jour endormi, engourdi par le froid, et il a été réveillé par le choc lorsque ses roues ont touché la surface de l'eau. Un autre est rentré sain et sauf avec du varech accroché au patin arrière, sans jamais avoir eu l'impression d'avoir rasé de si près la surface de la mer !

« Le 25 janvier 1940, j'ai décollé à bord du N6841 en compagnie du *Pilot Officer* Child. Au bout d'une heure, j'ai repéré une trace de mazout qui avançait de façon régulière. J'ai averti l'un des destroyers par signaux optiques. Pour l'aider dans ses recherches, j'ai piqué à plusieurs reprises sur la trace. Dans mon excitation, lors de ma dernière ressource, j'ai évité de justesse la proue du destroyer qui était en train de balancer six charges de profondeur. Elles ont explosé dans un bruit assourdissant quelques secondes plus tard. La mer s'est illuminée dans ses profondeurs, et de gigantesques geysers d'eau ont jailli de ses entrailles. Du mazout est remonté à la surface, et la trace a cessé d'avancer. J'ai appris plus tard que du mazout avait continué à faire surface pendant plusieurs semaines. Pourtant, aucun *U-Boot* n'a apparemment été coulé. »

[5] L'équipage allemand sera débarqué à Rudkøbing, au Danemark, autre pays neutre, et relâché quinze jours plus tard.

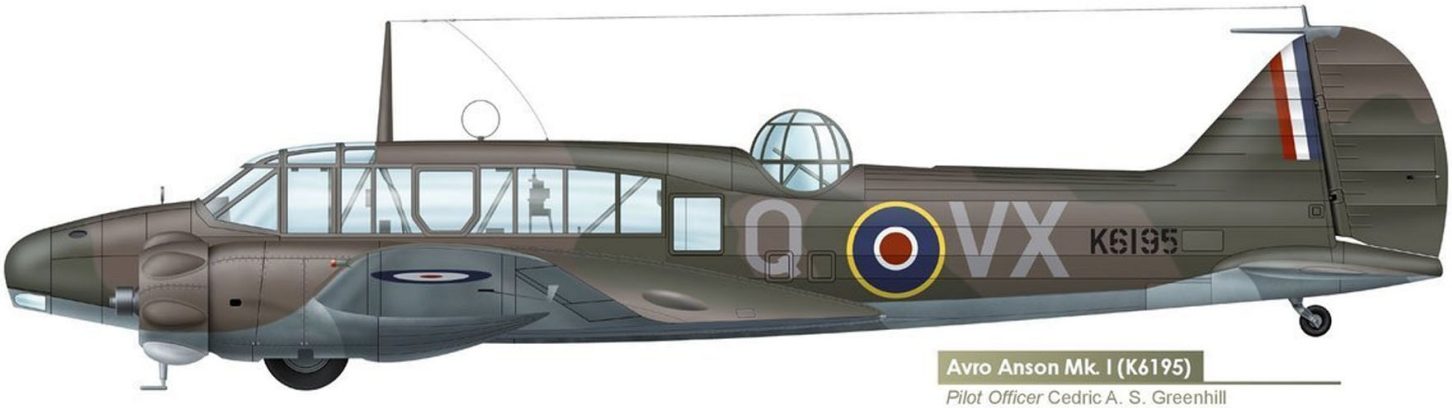
[6] Il est vraisemblable qu'il s'agisse de l'appareil qui a descendu un Anson du même *Squadron* le 5 septembre 1939.

[7] The National Archives, AIR 50/305-4.

[8] Son mitrailleur, l'*Aircraftman* Leonard J. Britton, recevra la DFM.

[9] C. Bowyer, *op. cit.*

[10] *Coastal Command – Air Ministry* – His Majesty's Stationery Office, Londres, 1942.



Avro Anson Mk. I (K6195)
Pilot Officer Cedric A. S. Greenhill
N° 206 *Squadron*
Bircham Newton (Norfolk), 8 novembre 1939

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2016

de Havilland Tiger Moth (N6839)
N° 217 *Squadron*
St. Eval (Cornouailles), début 1940

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2016

C'est sans doute le haut fait d'armes de ces « Scarecrow patrols » ! Les *Coastal Patrol Flights* sont dissous en juin 1940, la plupart des pilotes étant absorbés par les *Squadrons* organiques du *Coastal Command* et leurs avions rendus aux écoles de pilotage. On peut sourire de cet épisode de la guerre aérienne, mais on ne peut que rester admiratif devant le courage et le sens du devoir de ces hommes.

19 décembre 1939

London vs He 111

Dix-neuf He 111 H du I./KG 26 décollent de Schleswig pour une reconnaissance armée entre la Norvège et les Shetland. L'un d'eux tombe sur une véritable antiquité volante : un Saro London Mk. II (K5258) du N° 240 *Squadron*, qui patrouille dans le secteur. Le pilote allemand voit la possibilité d'une victoire facile ; il manœuvre afin d'ouvrir le champ de tir de ses mitrailleurs. Le pilote, le *Flight Lieutenant* V. M. P. Pan, est atteint en pleine poitrine. Le copilote, le *Pilot Officer* R. E. Hunter, prend les commandes et amerrit pour le faire soigner ; mais Pan décède des suites de ses blessures dix minutes plus tard. Hunter redécolle et rentre à Sullom Voe, où son avion sera considéré comme irréparable. Les mitrailleurs du London sont persuadés d'avoir infligé des dégâts au Heinkel. Et, en effet, son moteur gauche hors d'usage, celui-ci s'écrase sur la piste de son aérodrome. L'équipage, qui avait prévu une sortie en ville dans la soirée, avait pendu ses uniformes de gala sur des cintres dans le fuselage de l'appareil ; il découvrira avec horreur que la plupart ont été transpercés par les balles du London ! C'est ce que l'on appelle aujourd'hui des « dégâts collatéraux »…

◢ Un Wellington DWI Mk. II (HX682) de la N° 1 *General Reconnaissance Unit* à Ismaïlia (Égypte) en 1941. L'anneau magnétique donnait une allure bien particulière à cet appareil.

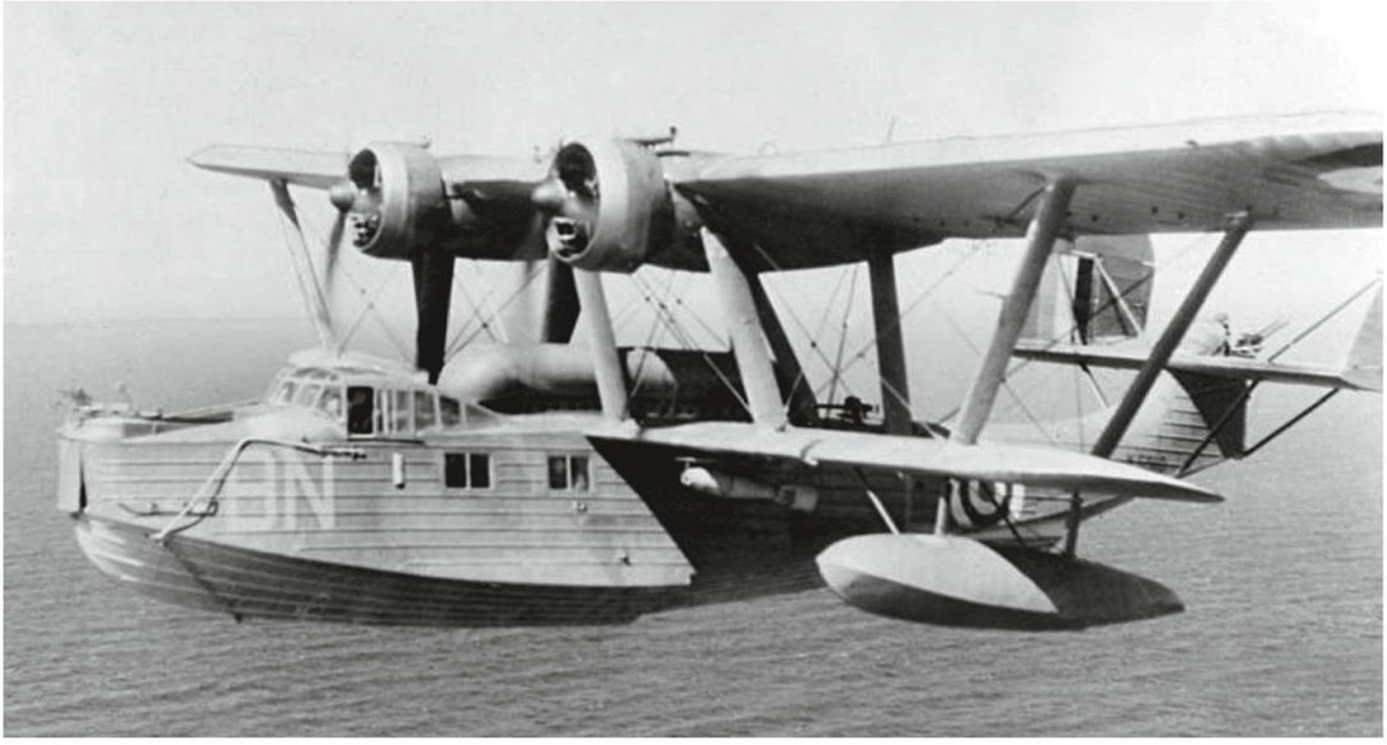
[11] En particulier le porte-avions HMS *Courageous* (17.09.39) et le cuirassé HMS *Royal Oak* (14.10.39).

21 décembre 1939

À la chasse aux mines magnétiques

Dès le début de la guerre, la Luftwaffe et la Kriegsmarine commencent à mouiller des centaines de mines magnétiques sur le trajet des convois et à l'entrée

▼ Le Saro London Mk. II (BN-L/K5910) du N° 240 *Squadron* en patrouille au-dessus de la mer du Nord au printemps 1940. Ce dernier échangera ses London contre des… Stranraer en juin 1940 !

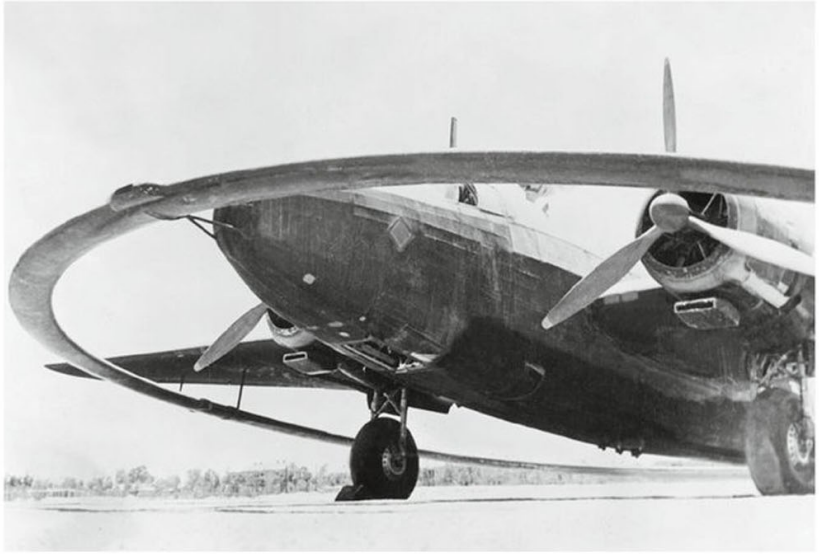


des principaux ports du Royaume-Uni. Cette offensive prend les Britanniques totalement par surprise.
La mine magnétique a ceci de particulier qu'elle peut se déclencher de deux manières différentes : soit quand l'une des cinq antennes dépassant de son corps entre en contact avec un solide (un navire, au hasard), soit par la variation du champ magnétique terrestre produite par le passage d'une masse métallique à sa verticale (un navire, par exemple).
Ce n'est qu'à la lumière de l'étude d'une mine allemande retrouvée intacte, fichée dans la boue à l'embouchure de la Tamise en novembre 1939, que les premières parades sont mises au point. La première consiste à démagnétiser les navires, mais le risque d'une explosion directe n'est pas écarté, et il reste indispensable de draguer les abords des ports, une activité particulièrement dangereuse, même pour des bâtiments spécialisés.
Une seconde solution, plus hardie, est alors proposée : équiper un avion d'un système générant un champ magnétique pour faire exploser la mine en passant à sa verticale. Un prototype, qui est également celui du Wellington Mk. IA (P2516), est envoyé au *Royal Research Establishment*, où, sous la supervision de techniciens de l'*Admiralty Research Laboratory*, il est équipé d'un anneau en balsa de 15,85 m de diamètre encerclant tout l'avion et contenant une bobine en aluminium ; celle-ci est mise sous tension par un générateur Maudesley de 35 kW entraîné par un moteur de voiture Ford V8. Le premier vol est effectué à Boscombe Down le 21 décembre 1939. Les essais étant considérés comme satisfaisants, trois autres appareils sont ainsi transformés sous l'appellation de Wellington DWI Mk. I (*Direction Wireless Installation*, un nom de code destiné à masquer la véritable nature de leur activité).
Onze DWI Mk. II sont ensuite modifiés à partir de cellules existantes, mais équipés d'un anneau de plus petit diamètre (14,67 m) et d'un générateur plus puissant (90 kW) entraîné par un moteur d'aviation de Havilland Gipsy Six.
Les DWI Mk. I sont regroupés au sein de la N° 1 *General Reconnaissance Unit* (N° 16 *Group* du *Coastal Command*) à Manston le 4 janvier 1940 ; l'un d'eux fait exploser la première mine allemande quatre jours plus tard.
Le dragage de mines par voie aérienne n'est pas à proprement parler une activité de tout repos. En effet, l'avion doit voler lentement et à basse altitude pour déclencher la mine – mais ni trop lentement ni trop bas pour ne pas être atteint par l'explosion ! Par tâtonnements, les minima sont fixés à 150 km/h et 10 m d'altitude… Pour avoir enfreint cette règle, le 13 janvier, un Wellington est propulsé à 50 m de hauteur par la déflagration, mais, fort heureusement, la solide constitution du « Wimpy » sauvera l'avion et l'équipage ! De toute façon, comme les mines sont invisibles du ciel, les pilotes ne peuvent avertir l'équipage de l'imminence d'une explosion, et quand bien même ils ont respecté les recommandations, l'avion est violemment secoué, et les hommes qui ne sont pas attachés à leur siège sont projetés dans tous les sens. En outre, les gaz d'échappement du moteur auxiliaire logé dans le fuselage arrière emplissent toute la carlingue d'une fumée âcre qui cause nausées et migraines ! Compte tenu du fait que ces appareils sont totalement désarmés, ils doivent être escortés par des chasseurs ; cependant, aucune tentative d'interception de la part de la Luftwaffe ne sera observée.
Au 31 mars 1940, la N° 1 GRU compte un total de 14 mines à son actif, ce qui peut sembler dérisoire en comparaison des milliers d'exemplaires qui ont été mouillés par les Allemands depuis six mois. À cette date, la N° 2 GRU voit le jour à Bircham Newton (probablement équipée des premiers DWI Mk. II), tandis que la N° 1 est expédiée au Moyen-Orient. En juin, la N° 3 GRU est créée, mais elle ne reste opérationnelle que deux mois, les autorités ayant trouvé des moyens plus efficaces et moins risqués pour neutraliser cette menace.

1939

Une guerre de pauvres

Avec peu d'avions performants à sa disposition, un armement offensif déficient et un trop faible nombre d'équipages correctement formés pour mener à bien les différentes missions qui lui ont été assignées, le *Coastal Command* doit aussi faire face à une pénurie de pièces d'équipement aussi importantes que des tourelles pour les Hudson et des moteurs de rechange pour les Anson, ce qui contraindra l'état-major à réduire les activités de ces derniers pour économiser cette denrée rare.
Si l'épisode des « patrouilles épouvantails » révèle une certaine faculté d'adaptation face à l'adversité, il démontre surtout que ce commandement mène une guerre de pauvres avec des moyens dérisoires. Comment peut-il en être autrement quand le chef d'état-major de la RAF, l'*Air Marshal* Cyril L. Newall, a décrété que le rôle maritime de l'aviation arrivait tout en bas de sa liste des priorités ?
Pendant ce temps, les *U-Boote* ont réalisé un véritable carnage : 145 navires coulés pour un total de 571 564 tonneaux [11]. L'aviation n'a enregistré aucun succès !



Histoires de pigeons

L'utilisation de pigeons voyageurs dans les avions britanniques peut prêter à sourire. Ils n'avaient donc pas la radio dans la RAF ? Et pourtant, le pigeon offrait beaucoup d'avantages par rapport aux moyens de communication modernes (de l'époque), et plusieurs équipages du *Coastal Command* lui ont dû la vie.

Le pigeon biset (Columba livia) ne sait faire qu'une chose : retourner à son pigeonnier. C'est cette caractéristique qui l'a rendu précieux aux yeux des militaires depuis des millénaires. En effet, le pigeon voyageur présente certains avantages : il est indétectable (furtif, comme on dit aujourd'hui), discret (notamment en cas de silence radio obligatoire), et les messages qu'il transporte ne peuvent pas être interceptés (à l'inverse d'une communication par ondes ou par fil) ; il peut parcourir jusqu'à 1 000 km et voler plus de 16 heures d'une traite.

Il a, cependant, quelques inconvénients : malgré une vitesse de pointe de 100 km/h chez les mâles les plus robustes, il est plus lent qu'un appel radio (si le *Titanic* avait compté sur des pigeons, le bilan aurait certainement été plus lourd), il constitue une proie facile pour les rapaces (les Britanniques les feront abattre le long des côtes) et se trouve désorienté la nuit (la plupart tournent en rond en attendant que le jour se lève, mais beaucoup se posent sur l'eau et périssent noyés), dans le brouillard et en cas de violent orage.

Pendant la guerre, les armées britanniques ont reçu 200 000 bisets dressés par des colombophiles privés, dont la gestion a été confiée au *National Pigeon Service*, une organisation civile composée de volontaires. En ces temps de restrictions alimentaires, celle-ci bénéficiait d'une allocation spécifique en maïs pour nourrir ses protégés. Plusieurs bases du *Coastal Command*, comme Leuchars ou Thorney Island, possédaient leur propre pigeonnier, mais d'autres ont été équipées de pigeonniers mobiles montés sur camion. Le volatile n'était donc pas la propriété de la RAF, et, lors de son embarquement, un membre de l'équipage (généralement le radio-mitrailleur) devait signer une décharge, puis le restituer contre reçu au représentant du NPS à son retour.

En 1943, le *People's Dispensary for Sick Animals* (équivalent de notre SPA), fondé par Maria Dickin, crée la *PDSA Dickin Medal* pour récompenser les animaux auteurs d'actes de bravoure au front – elle sera surnommée *The Animal's Victoria Cross*. Elle sera décernée à 54 reprises à 32 pigeons, 18 chiens, 3 chevaux et un chat.

▲ Un radio-mitrailleur de Lockheed Hudson serre un pigeon voyageur entre ses mains. Quelques équipages devront leur survie à ce précieux auxiliaire.

▼ Cet équipage du N° 224 *Squadron*, photographié à Leuchars en 1941, s'apprête à partir en mission. Le radio-mitrailleur transporte ses instructions et codes sous le bras, ses rations dans une main et la cage du pigeon voyageur dans l'autre.

Mickey

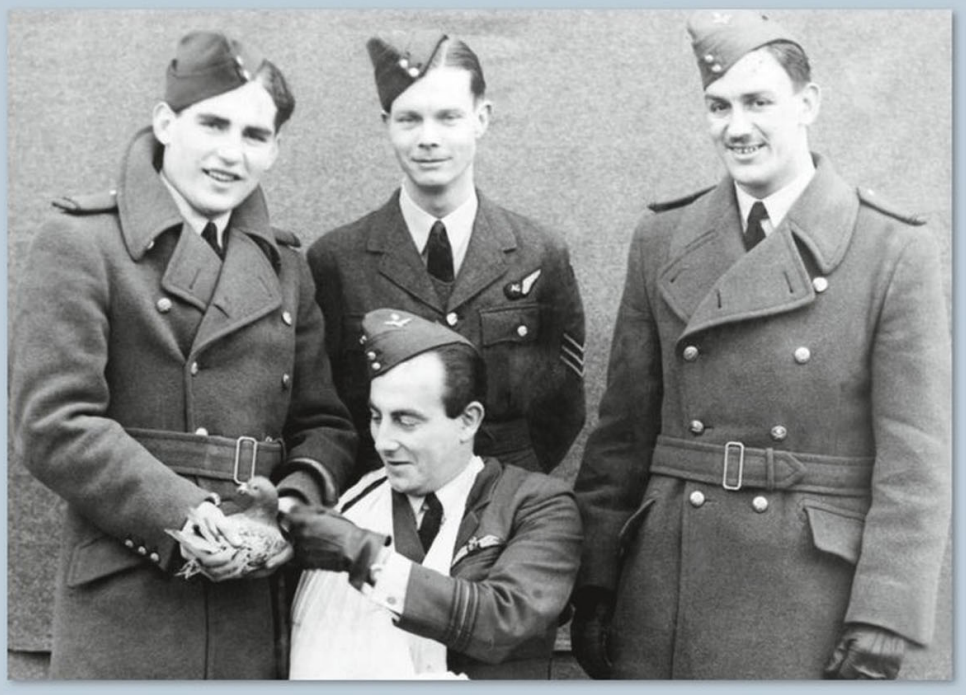
Le 28 avril 1941, à 03h30, le *Flight Lieutenant* Victor A. Hodgkinson, aux commandes du Sunderland RB-C/T9075 du N° 10 (RAAF) *Squadron*, trahi par son altimètre qui indiquait une altitude supérieure à celle à laquelle il évoluait, percute la surface de la mer. Le fuselage arrière est envahi par l'eau, et l'hydravion commence à s'enfoncer. Voyant que leur canot pneumatique a été percé, les cinq survivants de l'équipage se réfugient sur une aile qui flotte encore. Hodgkinson poursuit :

« À l'aube, on a vu que l'un des pigeons, qui s'était inexplicablement échappé de sa cage, se tenait à l'autre bout de l'aile. On l'a attrapé, mais il ne servait à rien tant il était trempé et couvert d'huile. Néanmoins, on l'a lesté d'un message au cas où. »

Avec les premières lueurs du jour, ils aperçoivent la terre à une vingtaine de kilomètres. Comme l'aile dérive au large et menace de couler, ils bouchent les trous du canot pneumatique et prennent place à son bord.

« Alors, on s'est tassé dedans avec le pigeon. La pauvre petite chose était si gelée et trempée qu'elle n'a pas cherché à s'échapper. Quand on s'est retrouvé à huit cents mètres de l'épave (une heure plus tard), le brave oiseau a décidé de prendre la fuite ; il a sauté hors du canot, battu désespérément des ailes et est retombé dans l'eau vingt mètres plus loin. Il est revenu vers nous, et on l'a remonté à bord avec précaution. Il s'est alors perché sur l'épaule d'un des gars et n'en a plus bougé pendant le reste de la traversée. »

Hodgkinson, ses hommes et le pigeon sont recueillis par un bateau deux heures plus tard – ils en ont passé huit dans l'eau.



« Quant au pigeon, nous l'avons baptisé Mickey et en avons fait notre mascotte ; s'il survit à la guerre, nous l'emmènerons avec nous. Un jour, notre base a été victime d'un bombardement de nuit, et le pigeonnier dans lequel il se trouvait a été rasé ; il en fut le seul survivant – un sacré veinard ! »
L'histoire ne dit pas ce qu'est devenu Mickey [a].

Winkie couvée par l'équipage qu'elle a sauvé et caressée par le *Squadron Leader* W. M. Cliff, pilote de « I for Ink », blessé lors de l'amerrissage forcé.

Vic Hodgkinson se prépare à rejoindre son Sunderland pour une nouvelle mission. Il porte sa veste en fourrure, son casque lourd et la cage du pigeon voyageur. Les Sunderland emportaient souvent deux de ces volatiles. (Australian War Memorial)

Winkie

Le 23 février 1942, le Beaufort AW-I/L9965 du N° 42 *Squadron* effectue une patrouille au large des côtes norvégiennes. À 17h30, quand le *Squadron Leader* William H. Cliff décide de rentrer au bercail, l'un des moteurs rend l'âme. Au bout d'un moment, l'autre montre des signes de faiblesse, et le Beaufort perd inexorablement de l'altitude. Le contact avec l'eau est brutal, et l'avion se brise en deux. L'équipage sort le canot et grimpe à son bord, mais personne ne se soucie du sort de la pigeonne, une écaillée bleue, matricule NEHU.40.NS.1, qui avait été embarquée dans sa cage avant le décollage.
À 18h00, l'officier de service de la base de Leuchars signale le retard indu de « I for Ink », et, dès le lendemain matin, des Catalina, Hudson et Blenheim se mettent à sa recherche. C'est alors que James Ross, un plombier colombophile de Broughty Ferry chargé d'approvisionner Leuchars en volatiles, remarque que NEHU.40.NS.1 est rentrée au nid tôt ce matin, épuisée et maculée d'huile. Son contact à Leuchars se rend sur place pour constater qu'il s'agit bien de la pigeonne qu'il a confiée au radio de « I for Ink ». Il en déduit que l'avion s'est abîmé en mer et que sa cage s'est rompue, l'envoyant au bain dans une flaque d'huile. Ross lui ayant affirmé que sa protégée ne vole pas la nuit, il estime que le lieu de l'accident se trouve en fait 300 km plus près des côtes que là où on le cherche.
En effet, à 11h06, le Hudson « H for Harry » du N° 320 (*Dutch*) *Squadron* repère le canot de sauvetage à 150 km au large du Firth of Forth. Quelques heures plus tard, les quatre survivants regagneront la terre ferme. L'équipage offrira un banquet en l'honneur de la pigeonne et de James Ross. Baptisée Winkie par les aviateurs, parce qu'elle semblait leur faire un clin d'œil quand elle les regardait, NEHU.40.NS.1 sera le premier animal à recevoir la *PDSA Dickin Medal* le 2 décembre 1943. ■

[a] *Sunderland at War* – C. Bowyer – Ian Allan, Shepperton, 1976.

Le *Coastal Command* a effectué 1 558 sorties, totalisant 40 633 heures (et 20 minutes) de vol. Les pertes en opération se sont élevées à 31 appareils, dont pas moins de 6 Anson du N° 48 *Squadron*. Pour remplacer les modèles obsolètes et armer de nouvelles unités, les avions neufs n'arrivent malheureusement pas à une cadence suffisante. Il faut plus de trois mois entre l'expédition d'un Hudson en caisses depuis l'usine de Burbank jusqu'à sa remise à une unité de la RAF – entre-temps, il aura voyagé par la route jusqu'à Halifax (Nouvelle-Écosse, Canada), parce que la législation américaine interdit la vente d'armement à des nations belligérantes, puis par bateau jusqu'à Liverpool ; il arrive enfin à Speke, où il est remonté par des équipes détachées par Lockheed. Il faudra attendre novembre 1940 et la mise en place de bases-relais entre le Canada et la Grande-Bretagne (*Atlantic Ferry Organization*) pour que les avions destinés à la RAF soient convoyés directement par la voie des airs [12]. Quant au Sunderland, sa production passe au second rang des préoccupations de son constructeur, en raison, d'une part, de la pression qu'il subit de la part de l'*Air Ministry* et du *Bomber Command* pour augmenter les cadences de sorties du Stirling et, d'autre part, de considérations purement financières qui l'incitent à honorer en priorité les contrats les plus juteux.
Et pourtant, sans le savoir, le *Coastal Command* mange son pain blanc, car dans les six mois à venir, il devra faire face à l'invasion de la Norvège et – surtout – au libre accès des *U-Boote* au golfe de Gascogne avec la capture des ports français du littoral atlantique – une situation nouvelle pour laquelle il est encore moins armé que pour les précédentes. ■

[12] De la Californie à un aérodrome proche de la frontière canadienne, que les avions franchiront en roulant, tant que le *Lend-Lease* ne sera pas en vigueur (11.03.41), puis jusqu'à un autre aérodrome au Canada, d'où ils s'envoleront pour la Grande-Bretagne, *via* le Groenland et l'Islande.

du 01/01 au 08/04 1940

Duels en mer du Nord

1er janvier 1940

Un éphémère *Fighter Flight*

Au premier jour de l'an neuf, malgré une météo médiocre, le « triangle de la mer du Nord » s'anime à nouveau quand six Ju 88 A du I./KG 30 sillonnent le ciel à la recherche de navires entre Scapa Flow et les Shetland. Deux d'entre eux tombent sur une patrouille de deux Hudson du N° 220 *Squadron*, qui pensent avoir affaire à des He 111. C'est alors qu'interviennent également deux Gladiator du *Fighter Flight Shetlands* – la première unité de chasse rattachée au *Coastal Command*.

À la suite du bombardement de Sullom Voe [1], le 13 novembre 1939, la *Blue section* du « B *Flight* » du N° 152 *Squadron* est détachée à Sumburgh, où elle devient *Sumburgh Fighter Flight* le 28 novembre. Elle se compose de trois Gloster Gladiator Mk. II et de trois pilotes, sous les ordres du *Flight Lieutenant* F. M. Thomas. Le 18 décembre, cette section est rattachée au *Coastal Command* en tant que *Fighter Flight Shetlands*. Son commandement est assuré par le *Flying Officer* Thomas W. Gillen, en attendant l'arrivée du *Flight Lieutenant* G. F. Chater. Le 5 janvier 1940, elle sera rebaptisée *Fighter Flight Sumburgh*. Le 21 juillet, cette section servira de noyau pour la création du N° 247 *Squadron*, réintégrant ainsi le giron du *Fighter Command*.

« Jock » Gillen et le *Pilot Officer* R. A. Winter se partagent un « He 111 » endommagé, tandis que les batteries antiaériennes du HMS *Coventry* abattent le second, qui s'écrase dans la mer. De son côté, le *Pilot Officer* G. W. F. Carey (NR-L/N7289) assure en avoir abattu un et endommagé l'autre, alors qu'il s'enfuyait dans les nuages. Cependant, les mitrailleurs allemands se sont rebiffés, descendant le second Hudson (NR-T/N7232) ; aucune trace de l'équipage du *Flight Lieutenant* T. H. Clarke, ni de celui du Ju 88, ne sera retrouvée.

▲ Les trois pilotes du *Sumburgh Fighter Flight*, fin novembre 1939. De gauche à droite, les *Flying Officer* R. A. Winter, *Flight Lieutenant* F. M. Thomas et *Flying Officer* Thomas W. Gillen. L'appareil est vraisemblablement le Gladiator Mk. II N5701. (Photo DR)

29 janvier 1940

Des chasseurs pour le *Coastal Command*

Pour faire face à la menace que fait peser la Luftwaffe sur les patrouilleurs maritimes, le Haut commandement du *Coastal Command* obtient le transfert de quatre *Squadrons* de Blenheim Mk. IVF du *Fighter Command*. Les qualités de cet appareil en tant que chasseur sont loin d'être exceptionnelles (vitesse maximale de 428 km/h à 3 600 m), mais, outre qu'il a le mérite d'exister, alors que le Beaufighter n'en est encore qu'au stade de prototype, il dispose d'une bonne allonge (rayon d'action maximal de 1 175 km) ; armé de quatre mitrailleuses fixes de 7,7 mm logées dans une gondole ventrale (500 cpa) et d'une cinquième à la racine de l'aile gauche (400 c), il peut également emporter 145 kg de bombes accrochées à des râteliers fixés sous le ventre. Ces charges lui permettront d'être utilisé dans un rôle plus offensif, notamment pendant la campagne de Norvège. En attendant, les Blenheim sont surtout employés comme escorte des Wellington DWI.

Le N° 254, une unité récemment créée (30.10.39), est le premier *Squadron* affecté au *Coastal Command*, à la mi-janvier 1940 ; il effectue sa première sortie depuis Bircham Newton le 29 du mois. Dans un premier temps, ses Blenheim sont cantonnés à la protection des flottilles

◀ Le Blenheim Mk. IVF (WR-L/N6239) du N° 248 *Squadron* à North Coates (Lincolnshire). On distingue la gondole contenant les quatre Browning de .303-in ; condamnant la soute à bombes, elle contraint à transporter les charges offensives (1 000 lbs, soit 454 kg) sur des râteliers ventraux (celui-ci n'en est pas équipé). Sa livrée est conforme aux normes en vigueur pour les chasseurs diurnes de la RAF début 1940, à savoir les surfaces inférieures divisées en deux : la moitié gauche peinte en noir mat et la moitié droite en blanc, avec absence de cocarde sur les intrados. La lettre individuelle est répétée en blanc sur la plaque métallique recouvrant le panneau vitré du bombardier. (MAP)

Ordre de bataille du *Coastal Command*
Unités basées au Royaume-Uni / 1er janvier 1940

Head Quarters			
Air Marshal Frederick W. Bowhill		Northwod	
N° 15 *Group*			
Air Commodore Rey G. Parry		Plymouth	
N° 209	W/C C. G. Wiggleworth	Oban	Stranraer/Lerwick
N° 210	W/C W. J. Daddo-Langlois	Pembroke Dock	Sunderland I
N° 217	W/C A. P. Revington	St. Eval	Anson I
N° 240	W/C R. H. Carter	Sullom Voe	London II
N° 502	W/C L. R. Briggs	Aldergrove	Anson I
N° 10 (RAAF)	W/C L. V. Lachal	Mount Batten	Sunderland I
N° 16 *Group*			
Air Commodore Reginald L. G. Marix		Gillingham	
N° 22	W/C H. M. Mellor	North Coastes	Vildebeest III/Beaufort I
N° 42	S/L H. Waring	Bircham Bewton	Vildebeest IV
N° 48	W/C J. L. Findlay	Thorney Island	Anson I
N° 206	W/C N. H. de'Aeth	Bircham Newton	Anson I
N° 500	S/L W. K. Le May	Detling	Anson I
N° 19 *Group*			
Air Vice Marshal Charles D. Breese		Pitreavie	
N° 201	W/C C. H. Cahill	Sullom Voe	Sunderland I/Stranraer
N° 204	W/C K. B. Llyod	Mount Batten	Sunderland I
N° 220	W/C A. H. Paul	Thornaby	Hudson I
N° 224	W/C E. A. Hodgson	Leuchars	Hudson I
N° 233	W/C W. C. P. Bullock	Leuchars	Hudson I
N° 269	W/C F. L. Pearce	Wick	Anson I
N° 608	W/C G. Shaw	Thornaby	Anson I
N° 612	W/C F. Crerar	Dyce	Anson I

de pêche en mer du Nord (et tout particulièrement dans la zone de Dogger Bank) ; ils contribueront, par leur seule présence, à une forte diminution des attaques – et donc des pertes – des chalutiers par l'aviation allemande.
En février, il est rejoint par les N° 235, 236 et 248, également des unités de formation récente (fin octobre 1939) ; tous trois sont basés à North Coates, mais aucun ne sera opérationnel avant mai.
Ces quatre *Squadrons*, transformés sur Beaufighter entre juillet 1941 et juin 1942, puis Mosquito, resteront affectés à l'aviation côtière jusqu'à la fin de la guerre.

30 janvier 1940
Enfin ! le premier *U-Boot*

Si, à la fin de l'année 1939, les *U-Boote* ont mystérieusement disparu, ils font leur réapparition en masse dans le courant du mois de janvier 1940 : pas moins de 22 écument alors les eaux de l'Atlantique et de la mer du Nord ; ils seront responsables de la perte de 56 navires alliés au cours du mois. Le plus inquiétant, c'est que la plupart des victimes ont été envoyées par le fond alors qu'elles se trouvaient sous la couverture aérienne du *Coastal Command* et dans le rayon d'action des patrouilleurs de la Royal Navy (à l'est du 11e parallèle ouest). L'absence de moyens de détection aériens et d'armes efficaces se fait cruellement sentir.
Le 30 janvier, à 11h30, le *Flight Lieutenant* Edward J. Brooks, du N° 228 *Squadron*, est convoqué d'urgence à l'*Ops Room* de Pembroke Dock : il doit retrouver et attaquer un sous-marin allemand qui vient de couler coup sur coup un pétrolier anglais et un cargo grec faisant partie du convoi OA80G (Liverpool-Gibraltar), à environ 150 km au sud-est des Scillies et 150 km au nord-ouest de Brest (dans ce que les Britanniques appellent la mer Celtique). Il s'agit du U-55, un type VIIB commandé par le *Kapitänleutnant* Werner Heidel ; il n'en est pas à son coup d'essai, car, depuis qu'il a pris la mer le 1er janvier, il totalise à son actif six navires pour un total de 15 853 t.
Vers 14h00, Brooks arrive sur les lieux du dernier torpillage, où il aperçoit l'escorteur HMS *Fowley* et le contre-torpilleur français *Valmy* en train de recueillir les survivants du cargo grec *Keramiai*. Il décide alors de mettre le cap au nord et, une demi-heure plus tard, il repère un sous-marin en surface avec des hommes prenant le frais. Soleil dans le dos, il pique sur sa cible et largue une unique bombe depuis 20 m d'altitude, qui tombe à quelques encablures du bâtiment sans causer de dégâts apparents. En manœuvrant pour se replacer, Brooks voit que d'autres marins ont rejoint les premiers sur le pont. Ceux-ci et le mitrailleur supérieur du Sunderland échangent alors quelques tirs, sans grand succès. Comprenant que le submersible est incapable de plonger, Brooks appelle la Royal Navy à la rescousse. Le *Fowley* et le destroyer HMS *Whitshed* se trouvent à moins de 5 milles ; il vole à leur rencontre et leur signale la position du sous-marin par signaux optiques. Au moment où les deux bâtiments s'en approchent, l'équipage du Sunderland aperçoit un grand éclair violet ; quelques instants plus tard, le U-55 a disparu. Le *Fowley* recueillera 41 des 42 membres de l'équipage.
Endommagé par des charges de profondeur lancées par le HMS *Whitshed* peu après qu'il a coulé le *Keramiai*, le submersible, se retrouvant en effet dans l'incapacité de plonger, a été sabordé par son équipage. La victoire est conjointement attribuée au Sunderland (DQ-Y/N9025) et aux deux bâtiments de la Royal Navy.

16 février 1940
L'incident de l'*Altmark*

Le 14 février 1940, le pétrolier *Altmark*, ravitailleur du cuirassé de poche *Admiral Graf Spee* [2], fait route sur l'Allemagne avec à son bord 299 marins britanniques provenant de bâtiments coulés par le raider. Après avoir pénétré dans les eaux territoriales norvégiennes, il est inspecté à trois reprises dans la journée par la Marine norvégienne, qui, n'ayant rien trouvé de suspect (quand on veut éviter les embarras diplomatiques, mieux vaut ne pas trop pousser les investigations…), le laisse poursuivre son chemin.
Le 15 février, l'Amirauté, qui a perdu sa trace, demande l'aide du *Coastal Command*. Le lendemain, un Hudson du N° 233 le repère alors qu'il navigue toujours dans les eaux norvégiennes, au large d'Egersund ; rasant les flots, le pilote distingue clairement le nom du bâtiment, peint en lettres blanches de 30 cm de haut sur la poupe.
Pourchassé par le destroyer HMS *Cossack*, l'*Altmark* se réfugie dans le Jøssingfjord. Sur l'ordre exprès de Winston Churchill, le *Cossack* aborde le pétrolier et, au terme d'une courte échauffourée digne des temps héroïques des corsaires de Sa Majesté, libère les prisonniers qui se trouvaient enfermés dans la cale (que les

[1] Sullom Voe a été la première localité du Royaume-Uni bombardée pendant la guerre.

[2] Sabordé dans l'estuaire du Rio de la Plata le 18 décembre 1939.

Norvégiens avaient obligeamment oublié d'inspecter). La Kongelige Norske Marine s'abstiendra d'intervenir, et le gouvernement d'Oslo se contentera d'une protestation officielle face à cette violation manifeste de la Convention de Genève.

Cet incident jette le trouble sur la véritable nature de la neutralité de la Norvège. En raison de son attitude jugée ambiguë à la fois par les Britanniques et par les Allemands, chaque belligérant en déduit que ce pays lui est hostile ! L'affaire de l'*Altmark* convainc Hitler qu'il lui faut à tout prix et rapidement sécuriser la « route du fer » et, en particulier, le port de Narvik, où le minerai de fer en provenance de Suède est embarqué à destination de l'Allemagne [3].

La décision de Hitler d'envahir la Norvège va soulager temporairement le *Coastal Command*. Le 10 mars, les *U-Boote* patrouillant dans l'Atlantique sont rappelés par Dönitz. Tandis que le tonnage coulé par les hommes de Dönitz a atteint 173 996 t (56 navires) en janvier et 185 405 t (51 navires) en février, il ne sera que de 73 071 t (26 navires) en mars. Un seul sous-marin aura été victime du *Coastal Command* au cours du premier trimestre (voir 30 janvier 1940) ; les pertes en opération se sont élevées à 13 appareils (23 tués).

3 avril 1940

Der fliegende Stachelschwein

Dans la matinée, le *Flight Lieutenant* Frank Phillips, aidé par son copilote, le *Flying Officer* Armistead, arrache de la rade de Sullom Voe le Sunderland KG-F/N9046 appartenant au N° 204 *Squadron*. Sa mission consiste à protéger un convoi au large de la Norvège. Une fois le contact établi, les signaux de reconnaissance échangés, l'équipage s'installe tranquillement pour une croisière d'une dizaine d'heures. Mais celle-ci va se révéler un peu moins tranquille que les précédentes. La suite nous est contée par le pilote [4] ; il est alors 15h40 :

« Parvenu à la fin du second tronçon de la patrouille offensive, vers 2 100-2 400 m, le Sunderland a aperçu deux avions ennemis venant de la côte norvégienne, qui était visible à une distance de 50 km. Le Sunderland a poursuivi sa patrouille, virant pour entamer un nouveau tronçon, ce qui l'a amené à se diriger vers les avions ennemis, qui ont été identifiés comme étant des Junkers 88. Ils semblaient peints en noir avec le svastika sur la queue. Le Sunderland est descendu à 15 m et a poussé sa vitesse à 140 nœuds [env. 250 km/h] pour être plus facile à manœuvrer. Les Junkers s'approchaient par bâbord avant à environ 150 m. À 1,5 km de distance, l'un des deux a grimpé à 250 m, et l'autre s'est mis en position pour une attaque par l'arrière. À ce moment, ils étaient tous les deux derrière le Sunderland, l'un prêt à ouvrir le feu, l'autre à le bombarder. »

Il s'agit de deux Ju 88 A, dont l'un est piloté par le *Hauptmann* Claus Hinkelbein [5], *Kommandeur* II./KG 30.

« Le Junkers 88, qui volait au-dessus du Sunderland à une vitesse double de la sienne, a alors lancé trois bombes. Notre pilote a brutalement viré sur la gauche, et les bombes sont passées à 100 m à droite. Pendant ce temps, l'autre Junkers a piqué sur notre queue et a redressé en dégageant. Quelques coups au but ont été enregistrés sur la coque du Sunderland. Notre mitrailleur arrière a retenu son tir. Les deux avions ennemis ont alors échangé leur position, et le Sunderland, qui avait exécuté un 180, s'est retrouvé face à eux. Un Junkers a encore essayé de nous bombarder, mais le Sunderland a viré quand les bombes ont été lâchées. Une ou tout au plus deux bombes ont été lancées au cours de cette attaque ; toutes ont paru être des bombes de 100 kg. L'attaque par l'arrière du second Junkers n'a donné aucun résultat. Pendant ces attaques, le mitrailleur avant a tiré une rafale (une balle traçante pour cinq explosives), qui a touché la coque [*sic*] de l'avion ennemi.

« La manœuvre d'échappement à cette seconde attaque a fait effectuer un 180 au Sunderland, qui volait maintenant au cap 173. Quatre autres avions ennemis sont alors apparus par bâbord avant. Les deux premiers se sont joints aux nouveaux arrivants et ils ont formé une file indienne à environ 1,5 km par bâbord avant du Sunderland. Ils ont grimpé à 200 m et ont piqué chacun leur tour pour une attaque par plein arrière. Le leader s'est approché à moins de 150 m, et le mitrailleur arrière a tiré une rafale qui l'a obligé à rompre rapidement par sa gauche. Le mitrailleur arrière a ouvert à nouveau le feu, touchant un moteur qui a commencé à cracher de

[3] L'Allemagne importe alors 9 millions de tonnes par an de Suède, soit la moitié de ses besoins, mais ses autres sources d'approvisionnement (Maroc et Espagne) ont été coupées depuis la déclaration de guerre ; en outre, seul le minerai suédois possède la haute teneur indispensable à l'élaboration d'un acier de qualité.

[4] The National Archives, Air 50/304.

[5] Hinkelbein était à bord du *Hindenburg* en tant qu'observateur militaire quand le dirigeable a pris feu à son arrivée à Lakehurst le 6 mai 1937 ; titulaire de la *Ritterkreuz*, il survivra à la guerre et décédera en 1967 alors qu'il servait dans la Bundeswehr comme *Generalmajor*.

[6] Nos lecteurs les plus fidèles savent que l'emploi du conditionnel n'est pas le fruit du hasard en la circonstance. Nous restons toujours très dubitatifs à propos des surnoms flatteurs que l'ennemi aurait attribués aux avions alliés pendant la guerre, comme « la mort sifflante » ou « le diable à deux queues ».

la fumée ; cet avion n'a plus été revu. Le deuxième appareil est venu encore plus près, et, à 100 m de distance, le mitrailleur arrière a tiré une rafale, puis l'a vu dégager sur sa gauche avec le moteur gauche en feu. Il a d'abord piqué doucement, puis le piqué s'est accentué, jusqu'à ce que l'appareil soit englouti par la mer. »

Le Ju 88 A de l'*Oberleutnant* Karl Overweg, *Staka* 5./KG 30, est allé percuter la mer ; tout l'équipage a été tué. Le premier touché est sans doute celui de l'*Unteroffizier* Willi Erkens (5./KG 30), qui a dû atterrir sur le ventre d'urgence à Stavanger. Mais le combat n'est pas tout à fait terminé.

« Le troisième a rompu son attaque à 300 m de distance. Le mitrailleur du Sunderland a ouvert le feu, mais sans résultat apparent. Les quatrième et cinquième appareils ont fait de même. Le sixième a tenté une attaque par le travers, mais le pilote du Sunderland a anticipé la manœuvre et a brutalement ramené les gaz ; les traçantes sont passées devant le nez de l'hydravion. Les mitrailleurs supérieurs ont ouvert le feu, mais leur correction était maximale, et ils n'ont observé aucun coup au but. L'ennemi n'a pas insisté et a rompu le combat. »

Un Ju 88 de la 4./KG 30 s'est écrasé au nord de Bremerhaven, entraînant son équipage dans la mort. Bien que l'on ne puisse en être certain, il est possible qu'il ait aussi été touché pendant ce combat.

Le Sunderland rentre criblé de projectiles, les câbles des compensateurs de la gouverne de direction et des élévateurs sectionnés, et deux réservoirs crevés, dont un a déversé son contenu dans le fuselage ; deux hommes d'équipage ont été légèrement blessés.

Franks Phillips recevra la DFC et le mitrailleur arrière, le *Leading Aircraftman* William G. Lillie, la DFM – tous deux périront quand le KG-A/N9028, avec à son bord le *Wing Commander* Edward S. C. Davis, commandant le N° 204 *Squadron*, sera descendu par l'*Oberleutnant* Lorenz Weber, *Staka* 8./JG 77, près de Trondheim le 21 juillet 1940 ; ils se seront battus jusqu'au bout, puisque le pilote allemand ne survivra pas non plus à cet engagement.

Quant au Sunderland, il vient, au cours de son premier combat aérien, d'acquérir une fameuse réputation au sein de la Luftwaffe, traduite par le surnom qui, selon les historiens aéronautiques britanniques, lui aurait [6] été attribué par les aviateurs allemands : *der fliegende Stachelschwein* – le porc-épic volant !

▲ Un Sunderland Mk. I (KG-B/L5798) du N° 204 *Squadron* au début de la guerre. (ww2images.com)

◣ Le pétrolier-ravitailleur *Altmark* entre dans le Jøssingfjord, sous la haute surveillance de la Royal Navy, le 16 février 1940.

8 avril 1940

Prémices d'une nouvelle campagne

Dans la journée du 7 avril 1940, une certaine effervescence règne au sein de l'Amirauté : un rapport des services de renseignements indique la forte probabilité d'un débarquement allemand à Narvik pour le lendemain. Le 8 avril, à 06h00, trois Sunderland du N° 204 *Squadron* décollent de Sullom Voe pour une reconnaissance des côtes norvégiennes, mais ils doivent affronter de gros nuages bas et de violentes pluies, qui gênent leurs observations. Néanmoins, le KG-B/N9047 du *Flight Lieutenant* Ernest L. « Johnny » Hyde parvient à distinguer un croiseur de bataille, deux croiseurs et deux destroyers au large de Kristiansund. Pris sous le feu des bâtiments allemands, le Sunderland est sérieusement amoché, mais parviendra à rentrer à bon port.

Il s'agit en fait de quatre destroyers escortant l'*Admiral Hipper* en route vers Trondheim ; en avance sur leur horaire, les bâtiments zigzaguent pour ne pas arriver trop tôt et, quand ils sont repérés, ils naviguent plein ouest. Le rapport de Hyde fait donc croire qu'ils tentent une sortie dans l'Atlantique Nord, ce qui déclenche une réaction immédiate mais vaine de la *Home Fleet*.

De son côté, la Luftwaffe envoie neuf Heinkel He 111 de la 1.(F)/122 en mission de reconnaissance sur les Shetland. L'un d'entre eux rencontre le Sunderland KG-D/L5799 aux mains de l'*Acting Flight Lieutenant* R. P. A. Harrison, qui a quitté Sullom Voe à 10h30 pour une surveillance des côtes norvégiennes. Au terme d'un combat acharné, le Sunderland s'écrase dans la mer près de Bergen ; il n'y a aucun survivant parmi les neuf hommes d'équipage.

Au temps pour la réputation du Sunderland ! ■

Short Sunderland Mk. I (N9046)

Flight Lieutenant Frank Phillips
N° 204 *Squadron*
Sullom Voe (îles Shetland), 3 avril 1940

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2016

du 09 04 au 10 06 1940

4 Interlude en Norvège

9 avril 1940

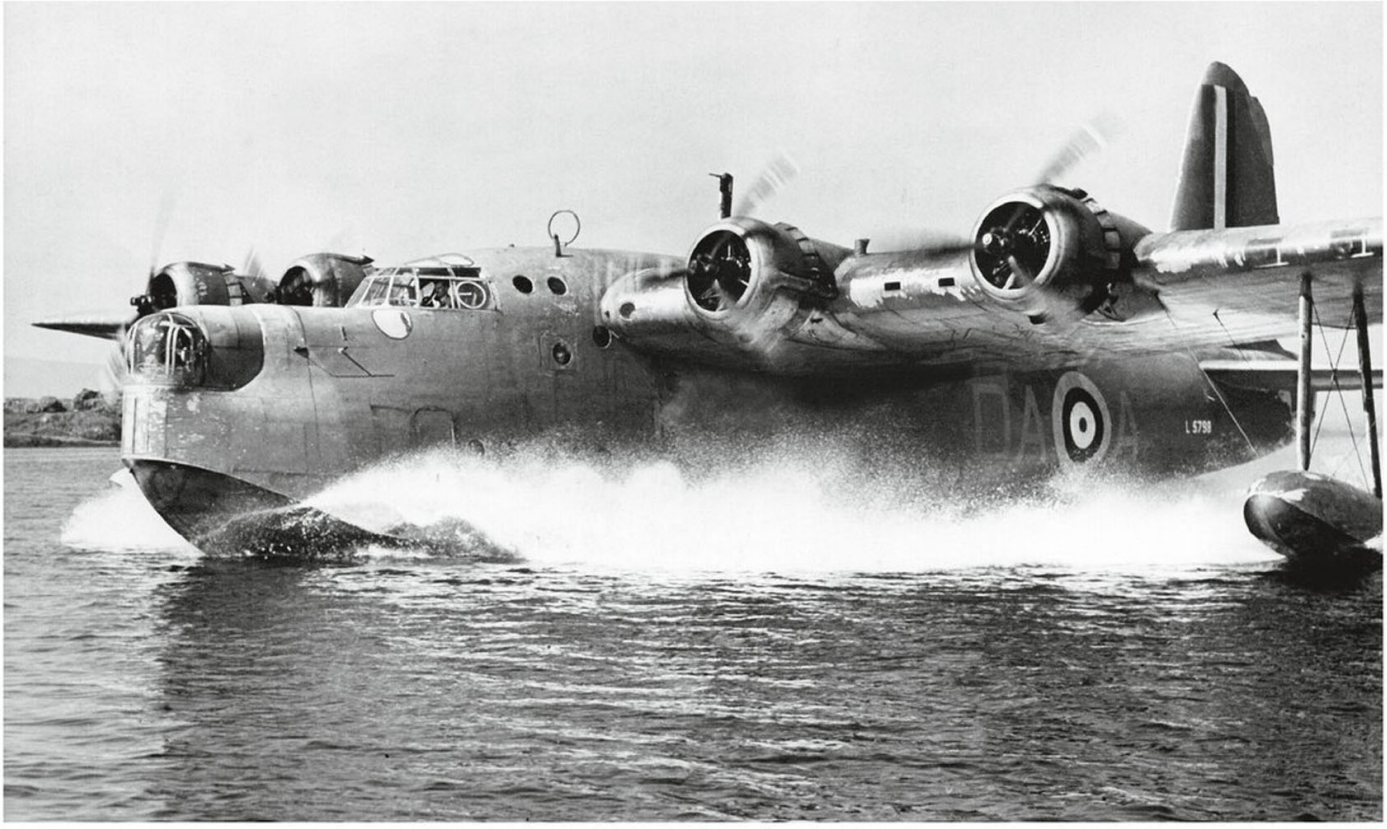
La bataille du fer

Le 9 avril 1940, Hitler, craignant – non sans raison – qu'une action préventive des Alliés en Norvège ou en Suède ne coupe la « route du fer », déclenche l'opération « Weserübung ». En quelques heures, le Danemark capitule, tandis que les parachutistes s'emparent des principaux aérodromes en Norvège. La réponse alliée ne se fait pas attendre : alors que la Royal Navy ferraille sans tarder avec la Kriegsmarine autour des fjords, entre le 13 et le 15 avril, des troupes britanniques et françaises débarquent à Namsos et Åndalsnes avec pour mission de reprendre Trondheim et Narvik.

Au cours de cette campagne, le *Coastal Command* est appelé à jouer un rôle de plus en plus offensif, ajoutant à la liste déjà impressionnante de ses missions la lutte antinavire et le bombardement terrestre.

Alors que, depuis sept mois, Alliés et Allemands se livrent à une guérilla aérienne sans grande portée stratégique en mer du Nord et sur la frontière germano-française, la campagne de Norvège voit les premières opérations combinées majeures de la guerre, impliquant les forces terrestres, navales et aériennes des deux camps. Dès que se répand la nouvelle de l'invasion de la Norvège, la RAF est mobilisée tout entière pour rendre compte des événements. De son côté, la Luftwaffe est chargée de surveiller la *Home Fleet* de manière à prévenir son intervention contre les ports de débarquement. Inévitablement, les avions qui se dirigent vers l'est rencontrent ceux qui volent vers l'ouest.

Ainsi, le Sunderland KG-C/N9044, piloté par « Johnny » Hyde et ayant à son bord le commandant du N° 204 *Squadron*, le *Wing Commander* Edward S. C. Davis, fait une première mauvaise rencontre : un Arado Ar 196 B de l'*Admiral Hipper* ; le combat est bref et peu concluant. Le second sera plus compliqué, car l'adversaire, un He 115 B (pris pour un Blohm und Voss Ha 140) de la 2./Kü.Fl.Gr. 506, s'avère plus rapide et plus maniable que le Sunderland, et son pilote se montre particulièrement agressif. Il inflige de lourds dégâts à l'hydravion anglais, au point que Davis donne l'ordre d'abandonner la mission. Néanmoins, un mitrailleur a réussi à toucher le Heinkel à un moteur, ce qui l'oblige, lui aussi, à rompre le combat ; en fait, moteur et aile droits en feu, il amerrit d'urgence à Trondheim, où l'équipage a tout juste le temps d'évacuer avant que l'incendie ne se propage à tout le fuselage et qu'il ne coule. De son côté, avec sa tourelle arrière hors d'usage et plusieurs trous dans ses réservoirs, le Sunderland semble mal en point. Hyde rampe dans l'aile et réussit à boucher les fuites avec de la pâte à modeler, manquant d'être intoxiqué par les vapeurs d'essence, mais son geste permettra à l'hydravion de rejoindre sa base. « Johnny » Hyde recevra la DFC (1er juin 1940) pour ses missions des 8 et 9 avril ; devenu *Wing Commander*, il sera mortellement blessé à bord d'un Beaufighter du N° 248 *Squadron* le 27 avril 1942 au-dessus de… Trondheim [1].



▶ Un Blenheim Mk. IVF du N° 254 *Squadron* en vol. Cette unité ne sera rééquipée en Beaufighter Mk. VIC qu'en juin 1942.

◣ Un Sunderland Mk. I (DA-A/L5798) du N° 210 *Squadron* en hydroplanage dans la baie d'Oban (Écosse). On note le détecteur sous le pare-brise, qui était censé virer du jaune au rose en présence de gaz moutarde ; étant donné qu'il ne pouvait pas être vu du cockpit, on peut penser que ce détecteur avait été posé à l'attention des équipes au sol au cas où l'avion aurait traversé une zone contaminée. (ww2images.com)

Mis à la disposition du N° 18 *Group*, un détachement de trois Sunderland du N° 210 *Squadron* arrive dans la matinée à Invergordon. À 13h00, le DA-H/L2167 décolle pour une reconnaissance dans la région d'Oslo. Six heures plus tard, il est intercepté par deux Bf 110 C de la 1./ZG 76, qui a capturé à elle seule l'aérodrome de Fornebu [2], pilotés par les héros du jour, le *Hauptmann* Werner Hansen (*Staka*) et le *Leutnant* Emil Lent. Touché de plein fouet par Hansen, bien aidé par son mitrailleur, le Sunderland explose en vol, tuant neuf membres de l'équipage du *Flight Lieutenant* P. W. H. Kite, ne laissant qu'un survivant, le *Sergeant* O. F. George (radio), éjecté par l'explosion… sans parachute ; après une chute libre de plusieurs centaines de mètres, il sera retrouvé enfoncé dans une épaisse couche de neige qui a amorti son atterrissage !

10 avril 1940

Strafing à Stavanger

Parti de Lossiemouth à 14h15 en compagnie de deux autres Blenheim Mk. IV du N° 254 *Squadron* – la seule unité du *Coastal Command* opérationnelle sur ce type d'appareil à cette date –, le *Sergeant* Charles F. Rose (QY-Q/L8783) se présente seul à la verticale de Stavanger-Sola à 16h00. Il repère 18 hydravions Blohm und Voss dans le port, 40 à 50 Messerschmitt 109 et 10 à 20 Heinkel 111 sur l'aérodrome, et passe aussitôt à l'attaque, prenant d'abord le terrain en enfilade avant de terminer par la rade. La *Flak* réagit aussitôt, des balles fusillant la jambe gauche du train et blessant légèrement le pilote. Celui-ci pense avoir détruit deux Heinkel et un camion-citerne, et endommagé au moins cinq hydravions. Sur le chemin du retour, Rose rencontre un Ju 88, qu'il attaque dans ses six heures, tuant le mitrailleur arrière et mettant le moteur gauche hors d'état ; son mitrailleur arrose le bombardier à son tour. Cependant, Rose, à nouveau blessé et craignant la panne sèche, doit laisser filer sa proie ; il rentre à 19h25 avec une trentaine d'impacts dans son Blenheim, qui finit son atterrissage à plat ventre, le train s'étant dérobé au toucher.

Si l'agressivité de Charlie Rose ne peut être mise en doute, en revanche, il avait encore de sérieux progrès à faire dans le domaine de l'identification de ses victimes ! En effet, les hydravions étaient des Heinkel He 59 D (KGr.zbV 108), les « Messerschmitt 109 » des Ju 87 R-1 (I./St.G 1) et les « Heinkel 111 » des Ju 88 C (Z/KG 30). Il a en fait coulé un He 59, détruit un Ju 52 3/m (KGr. zbV 107) et endommagé un second à 45 % [3]. Enfin, le « Ju 88 » attaqué au beau milieu de la mer du Nord était un He 111 H du II./KG 26 avec à son bord le *Kommandeur*, le *Major* Martin Vetter ; il réussira à rentrer à sa base avec seulement un blessé à bord, mais sera rayé des contrôles.

[1] L'épave de son Beaufighter T4843 se trouve encore par 40 m de fond dans la baie de Ladehammeren.

[2] Cf. *Aéro-Journal* n° 42 (août 2014) : *Oslo, 9 avril 1940 – Le premier échec de la Luftwaffe.*

[3] *Fledgling Eagles* – C. Shores et al – Grub Street, Londres, 1991.

11 avril 1940

Hudson vs Do 18

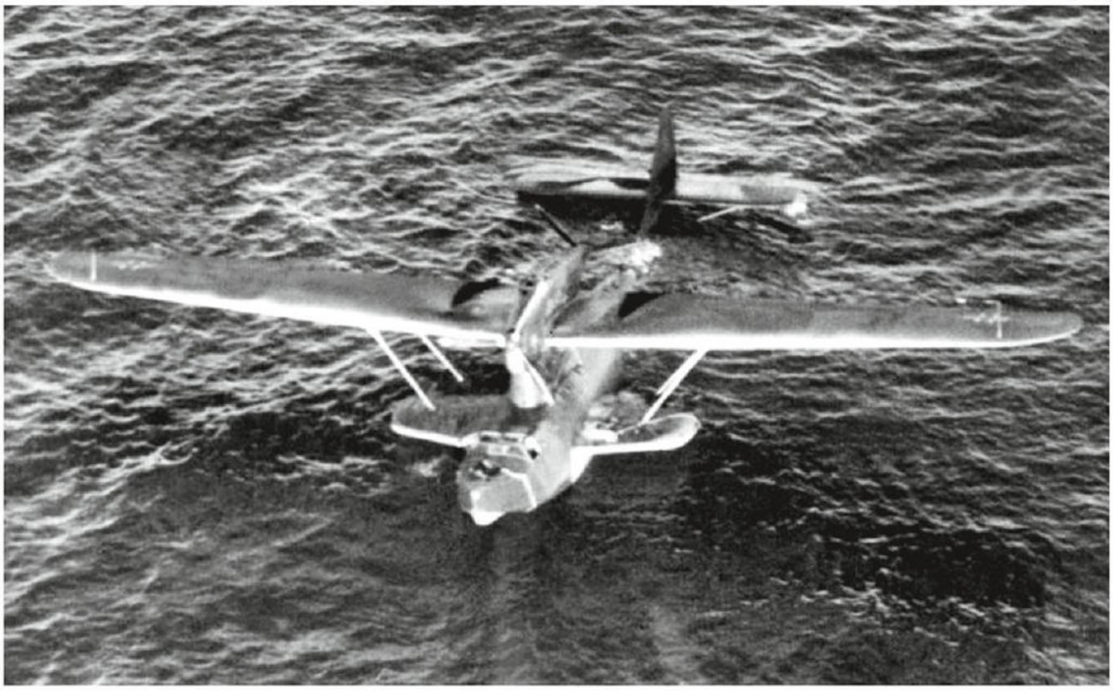
Dès les premières lueurs du jour, les Hudson du N° 18 *Group* manifestent une intense activité. Décollant par groupes de trois, les fameux *battle flights*, ils servent tout autant à la reconnaissance à vue qu'à pallier le manque de chasseurs à long rayon d'action au sein du *Coastal Command* (puisque seule la douzaine de Blenheim Mk. IVF du N° 254 est opérationnelle à cette date) – mais aussi de la RAF !

Aux manettes du QX-U/N7217, l'avion même qui a obtenu la première victoire de la RAF (voir au 8 octobre 1939), le *Pilot Officer* R. C. Wood du N° 224 *Squadron* tombe sur le Dornier Do 18 8L+EK de la 3./Kü.Fl.Gr. 406 à l'est de Peterhead, le point le plus oriental de l'Écosse, à 08h10. Wood parvient à « s'asseoir sur la queue » de l'hydravion, selon l'expression imagée des aviateurs britanniques, et, en une seule rafale bien sentie, l'envoie au bain. Le pilote racontera : « Le moteur propulsif s'est immédiatement arrêté, et l'hydravion a amerri sans délai. Il se balançait d'un côté à l'autre et d'arrière en avant sur la mer, comme un canard blessé, avec son autre moteur encore tournant. Puis il a commencé à s'enfoncer, et on a vu l'équipage monter à bord d'un canot et s'en éloigner en pagayant de toute son âme. »

Le *Leutnant zur See* Helmut Kühl et son équipage seront ultérieurement recueillis par un destroyer britannique.

Le *Flight Lieutenant* McLaren du N° 233 *Squadron* (ZS-S/N7243) aura moins de chance contre un autre Do 18 de la même unité. Bien qu'ayant procédé de la même manière que Wood, il a la surprise de voir l'hydravion éluder son attaque et même se mettre en bonne position. Le Hudson est atteint par un tir bien ajusté, qui blesse grièvement le *Pilot Officer* A. E. Evans. Le voyant perdre son sang en abondance, McLaren décide de rompre le combat et de revenir à sa base ; cependant, quand il y arrivera, ce sera trop tard pour le malheureux navigateur.

Le 11 avril marque aussi la fin de carrière du Saro London au sein du N° 201 *Squadron*. Après une dernière mission, consistant à rechercher le transport de troupes allemand *Levante* près des côtes norvégiennes, les équipages sont consignés à terre dans l'attente de leur transformation sur un matériel plus adéquat. Transférés à Invergordon, ils commencent leur entraînement sur Sunderland Mk. I le mois suivant.



▶ Le Dornier Do 18 8L+EK de la 3./Kü.Fl.Gr. 406, touché à mort par le *Pilot Officer* R. C. Wood du N° 224 *Squadron* le 11 avril 1940, s'enfonce par l'arrière.

▼ Le Hudson Mk. I (QX-Q/N7264) du N° 224 *Squadron* à son retour à Wick après avoir été fortement endommagé par la DCA du croiseur HMS *Curacao* dans le fjord d'Åndalsnes le 23 avril 1940. On note le pneu du train droit et celui de la roulette de queue à plat, ainsi que l'absence de la partie supérieure de la verrière, larguée par le pilote avant l'atterrissage.

23 avril 1940

Battle flight et *friendly fire*

En fin de matinée, trois Hudson du N° 224 *Squadron* quittent Leuchars et se posent à Wick, où avions et équipages sont ravitaillés ; ils repartent quelques heures plus tard en direction d'Åndalsnes en « appui » des troupes au sol (« pour une démonstration », a été noté dans le journal de marche du *Squadron*, ce qui semble plus juste compte tenu du fait que les Hudson ne transportent aucune bombe pour ce voyage de près de 2 000 km aller et retour). Le *Lieutenant Colonel* H. W. Simpson, des Royal Marines, responsable du corps expéditionnaire britannique (*Primerose Forces*) à Åndalsnes, a narré la suite des événements dans son rapport de fin de campagne [4] : « Vers 11h00, j'avais réuni les officiers de l'état-major Air pour une conférence et avais été informé qu'aucun avion britannique ne serait disponible avant 48 heures. Un peu plus tard, j'ai reçu un message du HMS *Curacao* indiquant : "Battle flight *attendu à 16h00.*" J'en ai discuté avec mon aide de camp, puis j'ai demandé vérification à la station radio. Le Lt Col Clarke, l'officier de liaison du *War Office*, qui était présent à mon PC et avait pris connaissance du message, pensait comme nous qu'il signifiait que l'aviation ennemie attaquerait vers 16h00. Vers 16h05, trois avions sont arrivés, et un, voire deux ont été abattus, soit par l'artillerie côtière soit par la DCA des navires. Comme je n'ai pas vu la scène personnellement, je ne peux que me référer à des ouï-dire, mais interrogés par mes soins, le navigateur et le radio, qui ont pu sauter en parachute d'un des avions, m'ont dit que ce sont des navires qui ont ouvert le feu sur eux. J'en ai d'ailleurs eu confirmation un peu plus tard par le HMS *Curacao*. »

La confusion est venue du terme « battle flight », dont les officiers des Royal Marines et de la Royal Navy ignoraient qu'il désignait un trio de Lockheed Hudson ; ils l'ont donc traduit par « patrouille de combat » et ont naturellement pensé qu'il s'agissait d'avions allemands. Comme c'était la première fois que des appareils britanniques s'aventuraient à Åndalsnes, que les officiers de liaison de la RAF avaient assuré qu'aucun appui aérien ne viendrait avant quarante-huit heures et que le Hudson ressemblait vaguement à un Dornier 17, tous les ingrédients étaient disponibles pour un malencontreux *friendly fire*.

Un Hudson (N7249) a été descendu par le croiseur HMS *Curacao*, mais trois des quatre occupants seront récupérés sains et saufs, seul le pilot, le *Pilot Officer* H. G. Webb, étant tué. Un second (QX-Q/N7264) a été fortement avarié ; son *skipper*, le *Pilot Officer* Hugh O'Neill, racontera à quel point lui et son équipage ont vraiment eu chaud :

▲ Un Hudson Mk. I (QX-M/P5136) du N° 224 *Squadron* à Leuchars. Pendant la campagne de Norvège, cette unité sera utilisée pour le bombardement d'objectifs terrestres (ports, aérodromes…). Le *Coastal Command* a suivi ses propres règles en matière de marques jusqu'en 1941 : cet appareil arbore des cocardes de type A sur le fuselage et les extrados, et le *fin flash* (drapeau de dérive) n'est pas porté.

« À peine étions-nous arrivés à la hauteur du *Curacao*, à l'entrée du port, que nous avons reçu une grêle d'obus provenant à la fois du bateau et des canons sur la jetée. Mon n° 2 [Webb] a été immédiatement abattu dans le fjord. […] De mon côté, je me suis retrouvé sur un seul moteur, plein de trous et de fumée, et sans espace pour virer. […] Rothwell [*Pilot Officer* T. N. C. Rothwell, navigateur et copilote] et moi avons discuté de la meilleure manière d'atterrir tout en sirotant un café, puis nous avons décidé d'effectuer notre approche sans volets et d'éjecter la verrière en franchissant la haie avant la piste. C'est ce que nous avons fait après avoir vérifié le bon fonctionnement du train. Finalement, l'avion s'est posé sur deux pneus crevés. J'ai abaissé les volets en fin de course, mais ils n'ont fonctionné que d'un seul côté – nous avons levé nos verres à la décision la plus intelligente que nous ayons prise ! »

24 avril 1940

Sale temps pour les Hudson

Avec désormais une présence renforcée de la chasse allemande et, en particulier, de Bf 109 E armés de canons de 20 mm, l'utilisation des Hudson comme chasseurs à long rayon d'action montre vite ses limites, ainsi que le N° 220 *Squadron* va en faire la triste expérience en ce 24 avril.

Réuni à Leuchars, un *battle flight* de cette unité prend l'air à 04h30 pour servir d'escorte à trois contre-torpilleurs français dans le Skagerrak. Ces trois Hudson sont suivis par un autre du N° 224, envoyé en patrouille anti-sous-marine, et trois du N° 233 en mission d'escorte de bâtiments britanniques.

Les trois premiers appareils sont coiffés à 08h05 par une *Rotte* de la 5./JG 77, qui plonge sur leur flanc droit, soleil dans le dos, depuis une altitude de 900 m. Le NR-L/N7289 du *Sergeant* E. W. A. Peachey est touché à la première rafale du leader. Moteur gauche en feu, il tente d'amerrir près d'un contre-torpilleur, tandis que le mitrailleur continue à tirer, mais l'appareil tombe brutalement en abattée ; un membre de l'équipage saute, mais son parachute prend feu. Il n'y aura aucun survivant. Quelques secondes plus tard, le NR-Z/N7286 (*Pilot Officer* M. C. Petrie) se retrouve sous le feu du second Bf 109 E. Il disparaît à l'horizon, traînant derrière lui un gros panache de fumée noire ; il sera porté disparu avec ses quatre occupants. Le troisième Hudson profite du fait que les chasseurs reprennent de l'altitude après leur première passe pour piquer au ras des vagues et s'enfuir. Les victoires sont confirmées aux *Leutnant* Edgar Struckmann et *Feldwebel* Robert Menge [5] (leur quatrième succès).

Ces deux pilotes manquent de peu d'augmenter leur palmarès quand, une demi-heure plus tard, ils croisent la route du *battle flight* du N° 233, endommageant deux appareils et blessant un membre d'équipage. Les Hudson doivent essentiellement leur survie au fait que, à court de munitions et inquiets pour leur réserve de carburant, les pilotes allemands n'ont pas insisté.

À peu près au même moment, le Hudson du N° 224 (QX-S/N7283), piloté par le *Flying Officer* A. A. T. Bullock, est abattu par le Bf 110 C du *Hauptmann* Günther Reinecke, *Kommandeur* I./ZG 76 ; il n'y a pas de survivant.

Depuis le début des opérations en Norvège, 9 Hudson ont été perdus au combat !

27 avril 1940

Deux DFC sinon rien

Ce jour-là, le *Flight Lieutenant* Robert E. Craven survole à basse altitude le Moldefjord aux commandes de son Sunderland DQ-Y/N9025 du N° 228 *Squadron* ; sa mission consiste à rejoindre Åndalsnes, où il doit déposer quelques « huiles » de la RAF. Attaqué par trois bombardiers allemands, qu'il identifie comme étant des Ju 88 (plus probablement des He 111 du KGr. 100), il amerrit à proximité du destroyer HMS *Witherington* pour y déposer sa précieuse cargaison qu'il accompagne à bord, laissant le Sunderland sous la responsabilité de son second pilote, le *Pilot Officer* Lawrence L. Jones.

Mais les raids allemands se succèdent. Le destroyer et le gros hydravion forment des cibles toutes désignées. L'embarcation qui a transporté Craven à bord du *Witherington* est coulée par une douzaine de « Ju 88 », et, comme celui-ci a perdu tous ses canots lors des attaques précédentes, le pilote est dans l'incapacité de rejoindre son hydravion.

[4] *Finding the Fallen* – A. Saunders – Grub Street, Londres, 2011.

[5] Menge, un ancien de la Legion Condor, sera abattu et tué au décollage à Marquise par un Spitfire le 14 juin 1941 ; il comptait 13 victoires (plus 4 en Espagne).

Short Sunderland Mk. I (N9025)
Flight Lieutenant Robert E. Craven
N° 228 *Squadron*
Invergordon (Écosse), 28 avril 1940.

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2016

Pendant ce temps, Jones, très judicieusement, remet les moteurs en route pour hydroplaner dans le fjord afin de compliquer la tâche des bombardiers allemands. Craven réussit à obtenir un canot d'un autre bâtiment, et c'est à la force des bras qu'il rame jusqu'au Sunderland. Il monte à bord et soulage son copilote qui, selon ses propres dires [6], « a eu le meilleur exercice d'hydroplanage de sa vie ».
Après une petite demi-heure à tourner en rond dans le fjord, les moteurs sont au bord de la surchauffe. Craven décide alors de décoller. C'est à ce moment qu'un « Me.110 » pique sur l'appareil et ouvre le feu. Les mitrailleurs répliquent et, en quelques secondes, mouchent l'intrus, qui va s'écraser dans l'intérieur des terres. Le N9025 rentrera indemne à Invergordon le lendemain.
Craven et Jones recevront tous les deux la DFC pour cet exploit (*London Gazette* du 17 mai 1940 [7]). Leur victime n'a pas été identifiée.

30 avril – 4 mai 1940

Le début de la fin

La situation des Alliés à Namsos et Åndalsnes étant devenu intenable à cause du poids écrasant de la Luftwaffe, les troupes ont commencé à rembarquer la veille. En revanche, elle semble plus prometteuse à Narvik. Le *Coastal Command* est donc prié de prêter ses « chasseurs » pour protéger l'évacuation et ses patrouilleurs pour surveiller le déroulement des opérations autour de Narvik.
Dans le courant du mois de mars, le N° 269 *Squadron* a reçu les premiers Hudson Mk. I, qui doivent remplacer ses Anson. Le 30 avril, il est pleinement opérationnel sur le bimoteur américain et, le lendemain, il effectue sa première mission sur son nouveau matériel. Trois appareils ayant décollé de Wick à 05h00 bombardent l'aérodrome de Stavanger-Sola. Ils sont poursuivis par le *Leutnant* Georg Schirmböck de la 4./JG 77, qui a décollé sur alerte de Trondheim-Værnes ; il finit par rattraper le UA-A/N7278 et le descend à 20 km au large des côtes à 08h23. Sur les cinq hommes de l'équipage du *Sergeant* K. Bell, il n'y a qu'un survivant, fait prisonnier.
Pourtant, les Alliés s'accrochent. Ils débarquent à Bodø le 29 avril, où ils escomptent installer un terrain de campagne pour des chasseurs, puis à Mosjøen et à Mo i Rana les jours suivants. L'appui direct de la RAF depuis le Royaume-Uni est rendu impossible par la distance à parcourir ; cependant, il reste encore la faculté d'attaquer les lignes de communication allemandes.

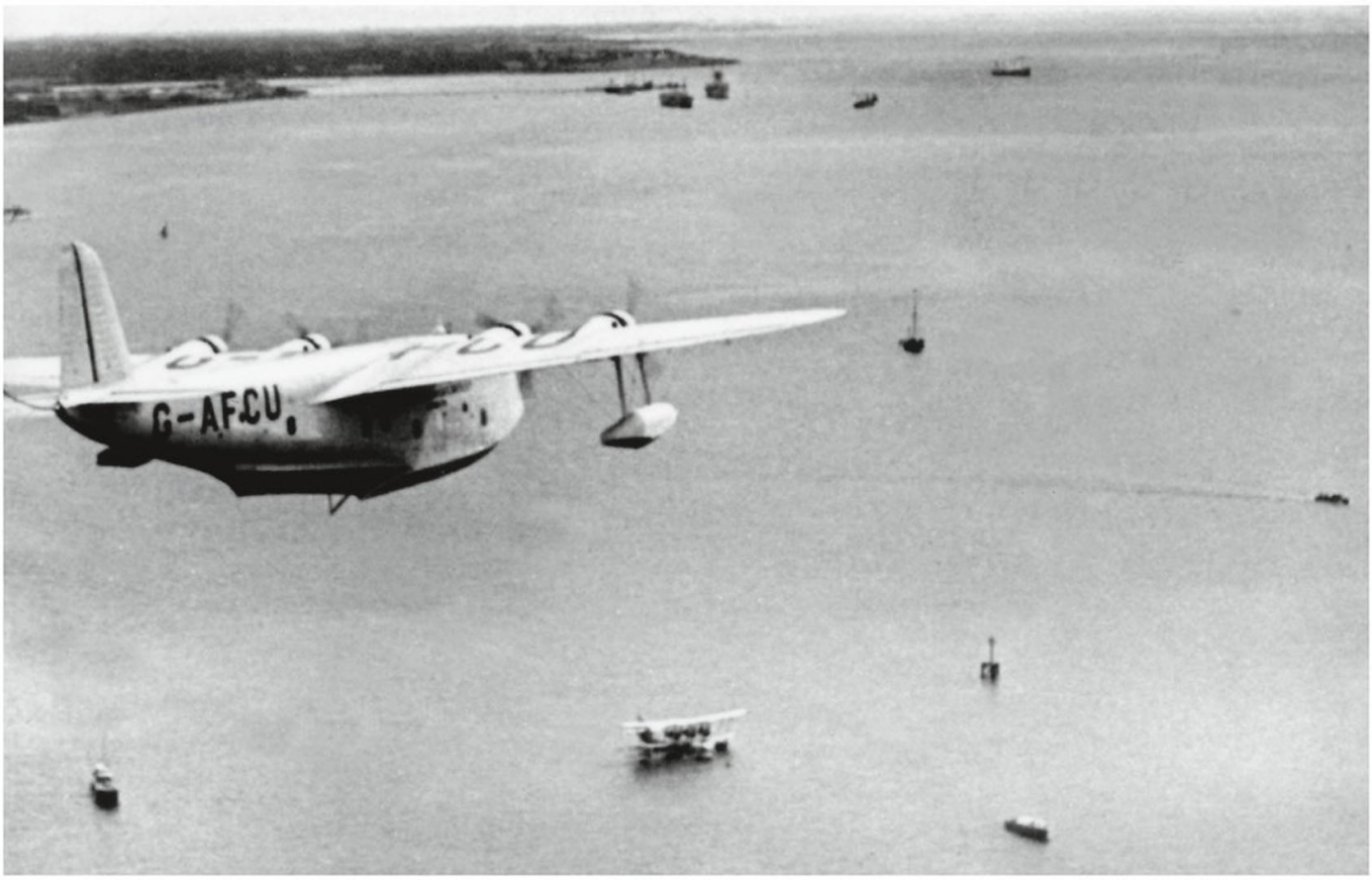
5 mai 1940

La Luftwaffe taille les Short

Le 4 mai, deux hydravions quadrimoteurs Short Empire S.30/M « 'C' Class » amerrissent à Harstad. Ces deux appareils construits pour les Imperial Airways, baptisés CABOT (G-AFCU) et CARIBOU (G-AFCV), ont été réquisitionnés par la RAF en mars 1940 et ont reçu les *serial numbers* V3137 et V3138. Affectés au *Special Duty Flight* d'Invergordon, dépendant du *Coastal Command*, ils servent de banc d'essai volant aux radars ASV. « Militarisés » par l'installation

Le CABOT (G-AFCU) des Imperial Airways en 1939. Il a participé à des essais de ravitaillement en vol depuis un Handley-Page H.P. 54 Harrow. (MAP)

Un Heinkel He 115 de la Marine norvégienne (probablement le BV186) aux couleurs britanniques lors d'une séance de photos officielles destinées à l'identification aérienne. La silhouette de ce gros hydravion était assez connue des chasseurs de la RAF et le risque de confusion certain.



de sept mitrailleuses Vickers K et d'une fausse tourelle de queue, ils sont chargés de poursuivre leurs expérimentations en situation réelle depuis l'hydrobase de Harstad ; ils sont confiés aux *Flight Lieutenants* Stone et Long, deux ex-pilotes des Imperial Airways incorporés à la RAF.

Leurs essais tournent vite court. Le 5 mai, ils se déplacent à Bodø, où ils sont repérés par deux Do 17 P de la 1.(F)/120. Les deux avions allemands décident aussitôt de passer à l'attaque. Gordon Stone lance les moteurs du CABOT, mais l'hydravion est mitraillé à huit reprises alors qu'il tente de déjauger et va s'échouer sur une plage. Long ne parvient pas à démarrer, et, au cours des passes qu'il essuie, cinq membres de son équipage sont blessés ; en fin de compte, il est bombardé et prend feu. Le CABOT est remorqué jusqu'à un abri côtier, où il est découvert le lendemain et victime d'une bombe incendiaire. Les équipages reviendront en Grande-Bretagne à bord d'un destroyer.

9 mai – 10 juin 1940

Missions de bombardement

Le 9 mai, escortant des Skua de la Fleet Air Arm chargés de bombarder Bergen, six Blenheim du N° 254 *Squadron* sont également armés chacun de huit bombes de 20 lb (9 kg), qu'ils lancent à leur tour après le passage des bombardiers en piqué. Le L9482 du *Flight Lieutenant* A. C. Heath est cueilli de plein fouet par la *Flak* et plonge dans le port, ses trois occupants étant tués.

Le 11 mai, les Blenheim reviennent sur Bergen, cette fois avec des bombes incendiaires de 25 lb (11 kg), mais toujours en compagnie de Skua du N° 806 *Squadron* ; ils y détruisent sept citernes de carburant, dont les 19 000 litres d'essence brûleront pendant plusieurs jours.

Le 19 mai, après que trois Blenheim du N° 254 ont mitraillé quelques-uns des 200 avions allemands repérés à Værnes à 04h50, une mission nocturne est commandée. Précédés par un Blenheim chargé de lancer des fusées éclairantes, cinq Hudson du N° 233 et deux du N° 224 décollent à 20h40. Se suivant à la queue leu leu, ils larguent chacun trois bombes de 250 lb (112 kg) et plusieurs incendiaires de 25 lb depuis une altitude de 2 400 m ; le résultat du raid est nul : seules trois bombes sont tombées dans l'enceinte de l'aérodrome, endommageant légèrement (5 %) un unique He 111 !

Le 27 mai, le Blenheim Mk. IVF QY-M/R3624 mitraille une vingtaine de Bf 109 à Stavanger-Sola, mais il est rapidement pris en chasse par l'*Unteroffizier* Vogel de la 4./JG 77 et abattu en flammes au large des côtes ; le canot de sauvetage sera retrouvé vide et l'équipage du *Pilot Officer* E. H. Alexander porté disparu.

Le 30 mai, le Hudson UA-F/N7335 du N° 269 *Squadron* (*Sergeant* A. Townsend) est perdu corps et biens lors d'une reconnaissance des côtes autour de Stavanger ; il est tombé victime de l'*Oberfeldwebel* Robert Menge de la 5./JG 77. Un Ju 52/3m du KGr.zbV 107 est perdu dans le secteur à peu près en même temps (équipage et passagers tués), et il est possible qu'il ait été descendu par Townsend avant que celui-ci ne subisse le même sort quelques minutes plus tard.

Le 3 juin, l'évacuation des troupes alliées de Norvège est ordonnée.

Le 4 juin, au retour d'une mission de reconnaissance, le *Flight Lieutenant* Mitchell, à bord du Blenheim QY-P/R3629 du N° 254, « s'offre » un Do 18 (8L + LK) de la 2./Kü.Fl.Gr. 906, qui effectue un amerrissage forcé à 57 nautiques au large de Sumburgh. L'épave est survolée quelques heures plus tard par trois autres Blenheim, mais, à part un corps sans vie affalé dans le poste de pilotage, ils ne parviennent pas à localiser le reste de l'équipage (il sera recueilli par un navire allemand). La RAF envoie une HSL (*High Speed Launch* – vedette rapide) pour remorquer l'épave, mais la présence d'une mine à moins de 400 m refroidira les velléités.

Les 7 et 8 juin, les quatre derniers Heinkel He 115 de la *Marinens Flygevåpen* (F-54, 56, 58 et 64) s'envolent pour la Grande-Bretagne, où ils retrouvent le F-52 qui avait rapatrié l'équipage d'un Skua le 1er mai. Quatre (immatriculés BV184 à 187) seront remis en état et aménagés pour des opérations clandestines sous la responsabilité du N° 210 *Squadron*.

Le 10 juin, les dernières troupes alliées encore présentes en Norvège capitulent. ■

[6] T. Dudley-Gordon, *op. cit.*

[7] La *London Gazette* faisait (et fait toujours) fonction de Journal officiel pour l'attribution des décorations et des promotions, mais aussi pour la publication des textes de loi. Son premier numéro date du 7 novembre 1665.

du 09/04 au 25/06 1940

5 Nouveaux avions, nouvelles missions, nouvelles responsabilités

15 avril 1940

Le Beaufort entre en jeu

Après un entraînement difficile, perturbé par plusieurs accidents imputables à l'appareil lui-même, à la mi-avril, le N° 22 *Squadron*, basé à North Coates, est enfin prêt à effectuer sa première mission sur Bristol Beaufort Mk. I.

En raison de l'incapacité de ses équipages à lancer des torpilles, le N° 22 va donc être dédié à une campagne de mouillage de mines aux abords des grands ports de guerre allemands. Ces missions reçoivent le nom de code de « Gardening » (jardinage), et les zones de mouillage se voient attribuer des noms de fleur. Qui osera dire que les stratèges de la RAF n'avaient pas une âme de poète ?

Dans la soirée du 15 avril, neuf appareils portant chacun une mine AI de 750 kg décollent de manière échelonnée sous les ordres du *Wing Commander* Harry M. Mellor. Leur objectif est l'embouchure du port de Wilhelmshaven. Le OA-G/L4465 n'accomplira pas cette mission ; victime d'un ennui de moteur, il s'est écrasé dans l'eau au large du Yorkshire, l'équipage du *Flight Officer* A. R. Fordham étant porté disparu.

29 avril – 7 mai 1940

Missions « Rover »

Nous avons sorti cet épisode de la campagne de Norvège parce qu'il aura d'importantes répercussions sur la stratégie du *Coastal Command* dans les années à venir et que le cadre dans lequel s'est déroulée la toute première mission de lutte antinavire de ce commandement importe d'autant moins que les Alliés sont en train de plier bagage en Scandinavie.

Le 29 avril, un Hudson du N° 233 *Squadron* endommage fortement le cargo allemand de 1 939 t *Theodor* dans le Grimstadfjorden, au sud-ouest de Bergen.

Ce qui pourrait passer pour un événement anecdotique constitue en fait un changement majeur dans la stratégie du *Coastal Command*. Ce commandement est désormais officiellement chargé d'opérations offensives contre les navires ennemis. C'est le début des missions « Rover », qui donnent aux équipages toute latitude pour attaquer les bâtiments ennemis qu'ils rencontrent ; bientôt, ces patrouilles seront dûment planifiées en fonction des renseignements recueillis, soit par des reconnaissances aériennes, soit par d'autres sources, comme la Résistance dans les pays occupés. Au départ, les « Rover » sont confiées aux Blenheim, Hudson et Beaufort. En raison des déficiences du Beaufort et de l'impossibilité de torpiller des navires dans les espaces réduits des fjords, mais aussi des insuffisances des Blenheim pour ce genre de « sport », le poids des « Rover » devra être porté, pendant de long mois, par les seuls Hudson – et ils en paieront le prix fort.

Au fil du temps et de l'évolution de la situation stratégique, les missions « Rover » seront étendues aux côtes hollandaises, belges et françaises, jusqu'à Cherbourg.

Le 7 mai, le Beaufort entreprend sa première « Rover » quand six appareils du N° 22, emmenés par le *Wing Commander* Harry M. Mellor, s'en prennent à un destroyer (qu'ils identifient comme étant un croiseur de la classe *Nürnberg*) au large des îles de la Frise-Orientale, entre Nordeney et Juist. Le OA-G/L4472 est descendu près de l'objectif, probablement par la *Flak* ; l'équipage du *Flying Officer* S. P. Woollatt est porté disparu (un corps sera repêché trois mois plus tard).

Des Hudson Mk. I du N° 206 *Squadron* en patrouille dans la Manche lors des opérations de rembarquement de Dunkerque en juin 1940. On distingue la mitrailleuse de sabord sur le premier appareil.

Alignement des Blenheim Mk. IVF du N° 235 *Squadron* à Manston juste avant la Bataille d'Angleterre. (RAF Museum)

Seulement trois appareils peuvent larguer leurs bombes au jugé ; le OA-C/L4464, endommagé par la *Flak*, s'écrase au retour à North Coates, l'avion étant déclaré irrécupérable (l'équipage de Mellor étant sauf). La présence de Bf 109 du II.(J)/*Trägergruppe* 186 est attestée, mais aucune victoire n'a été homologuée à cette unité ce jour-là, contrairement à ce qu'il a souvent été écrit.

10 mai 1940

Blitzkrieg… en Islande

À l'aube, tandis que la Luftwaffe matraque les aérodromes belges, hollandais et français, les *Panzer* violent sans vergogne la neutralité de trois pays (Pays-Bas, Belgique et Luxembourg) qui ont le malheur de se trouver entre eux et les armées franco-britanniques. La *Sitzkrieg* n'est plus ; commence alors une *Blitzkrieg*, qui va mettre la France à genoux en 47 jours et compliquer sérieusement la vie de la RAF et de son *Coastal Command*.

Au petit matin, une troupe restreinte des Royal Marines s'empare de l'Islande, petite monarchie restée neutre, mais entretenant de bons rapports avec l'Allemagne par le truchement de son ambassade à Reykjavik. La crainte de Winston Churchill était de voir les Allemands débarquer sur l'île et y construire une base sous-marine qui aurait dangereusement menacé le trafic maritime entre les États-Unis et la Grande-Bretagne. La RAF y utilisera plusieurs aérodromes, notamment Reykjavik, Killadeas et Kaldadarnes. Le N° 98 *Squadron*, transféré du *Bomber* au *Coastal Command* avec ses Fairey Battle Mk. I, est la première unité de ce commandement à s'installer en Islande (Kaldadarnes), le 31 juillet 1940 – davantage pour occuper le terrain que pour des patrouilles maritimes vu la faible autonomie du Battle.

11 – 25 mai 1940

Des efforts dérisoires

Depuis la veille, les Blenheim Mk. IVF et les Hudson manifestent une intense activité en couverture du débarquement de troupes britanniques à La Haye afin de prêter main-forte aux forces hollandaises et assurer la sécurité de la famille royale. Les Beaufort du N° 22 lancent six bombes de 250 kg sur l'aérodrome de Waalhaven occupé par la Luftwaffe. Le 12 mai, trois Blenheim du N° 235 *Squadron*, couvrant l'évacuation de la reine Wilhelmine et ses proches de La Haye, sont surpris par une formation de Bf 110 ; le combat est âpre. Menacé sur ses arrières, le *Pilot Officer* N. A. L. Smith est dégagé par le *Pilot Officer* Norman A. Savill, qui fait feu de toutes ses armes ; apparemment touché, le Bf 110 pique vers la mer, mais Savill n'a pas le temps de s'assurer de son sort (il lui sera compté comme probable). Alors que les Blenheim sont en train de prendre le dessus, arrivent huit Bf 109 E-3 de la 4./JG 27. Il s'ensuit un combat tournoyant d'une dizaine de minutes. Le *Flying Officer* Reginald J. Peacock (LA-L/L9401) envoie une rafale de cinq secondes à un 109, qui dégage en traînant derrière lui un gros panache de fumée noire (Peacock recevra le crédit d'une victoire probable).

Deux 109 prennent le LA-P/L9324 de Smith en tenaille, blessant mortellement le mitrailleur et le navigateur. Smith réussit à s'échapper, mais son avion est en piteux état, et il doit le poser d'urgence dans un champ près de Hoek van Holland ; lui-même, grièvement blessé, décédera à l'hôpital dans la soirée.

Savill doit affronter un 109 dans un mortel face à face ; avec ses deux canons de 20 mm, le pilote allemand peut tirer tout en restant hors de portée des 7,7 mm du Blenheim. Ses rafales font mouche, ravageant l'habitacle et un moteur, et tuant le mitrailleur. Mais Savill se rebiffe et parvient à placer un bon coup à la hauteur du capot du Messerschmitt, qui part brutalement en abattée (victoire probable). Son LA-O/L9189 en flammes et ses deux équipiers tués, Norman Savill saute en parachute. Il atterrit près d'une ferme entre Brielle et Oostvoome, mais le comité d'accueil est loin d'être amical. Une patrouille de soldats hollandais trouve l'aviateur suspect ; couvert de noir de fumée, lacéré et brûlé à plusieurs endroits, son uniforme est méconnaissable. Lui-même est encore sous le choc et peine à s'exprimer, d'autant qu'il ne parle pas plus le néerlandais que ses interlocuteurs l'anglais. Convaincus qu'il s'agit d'un parachutiste allemand (la fameuse cinquième colonne), les soldats veulent le passer par les armes ! Finalement, Savill réussit à les convaincre qu'il est officier britannique. Il est alors conduit à l'hôpital de Vlaardingen, où, trop faible pour fuir, il sera capturé quelques jours plus tard par les Allemands.

Reginald J. Peacock parvient à rejoindre Manston ; il sera tué dans un accident comme passager à bord d'un Hudson du N° 117 *Squadron* à El Adem le 5 février 1943 [1]. Quant à la 4./JG 27, elle n'a subi aucune perte et a revendiqué cinq victoires !

[1] *Their Finest Hour: Stories of the Men who Won the Battle of Britain* – N. Thomas – Pen & Sword, Barnsley, 2016.

Le Bristol Beaufort

Torpilleur à temps partiel

Conçu comme bombardier-torpilleur, le Bristol Beaufort sera davantage employé pour le bombardement classique et l'appui aérien rapproché que pour la lutte aéronavale. Il connaîtra un début de carrière difficile en raison de moteurs capricieux et enclins à la surchauffe, qui entraîneront une interdiction de vol temporaire.

En 1935, le torpilleur standard de la RAF est le Vickers Vildebeest, un biplan à train fixe et habitacle ouvert, dont le programme remonte à 1925 – il sera encore le seul lorsque la guerre éclatera quatre ans plus tard. Bien que moyennement intéressée par tout ce qui touche à l'aviation côtière, la RAF a néanmoins demandé à l'*Air Ministry* de pourvoir à son remplacement. Finalement, c'est un cahier des charges (*Specification* 10/36) portant sur un avion mixte TB et GR (*Torpedo Bomber* et *General Reconnaissance* – entendez patrouille maritime) qui est directement adressé à Bristol et à Blackburn.

Commandé sur plans

La Bristol Aeroplane Company propose son Type 150, mais après consultation avec les services techniques, l'avionneur s'oriente vers le Type 152, un quadriplace de reconnaissance générale pouvant être armé d'une torpille. Malgré une nette préférence donnée au projet B-26 de Blackburn, Bristol remporte le marché et reçoit un premier contrat pour 78 machines, le 22 août 1936, bien avant le premier vol du prototype. L'urgence de remplacer le Vildebeest est telle que l'*Air Staff*, pour la première fois, a commandé un avion sur plans ! Ce qui sera une erreur fatale en ce qui concerne le B-26, entre-temps baptisé Botha…

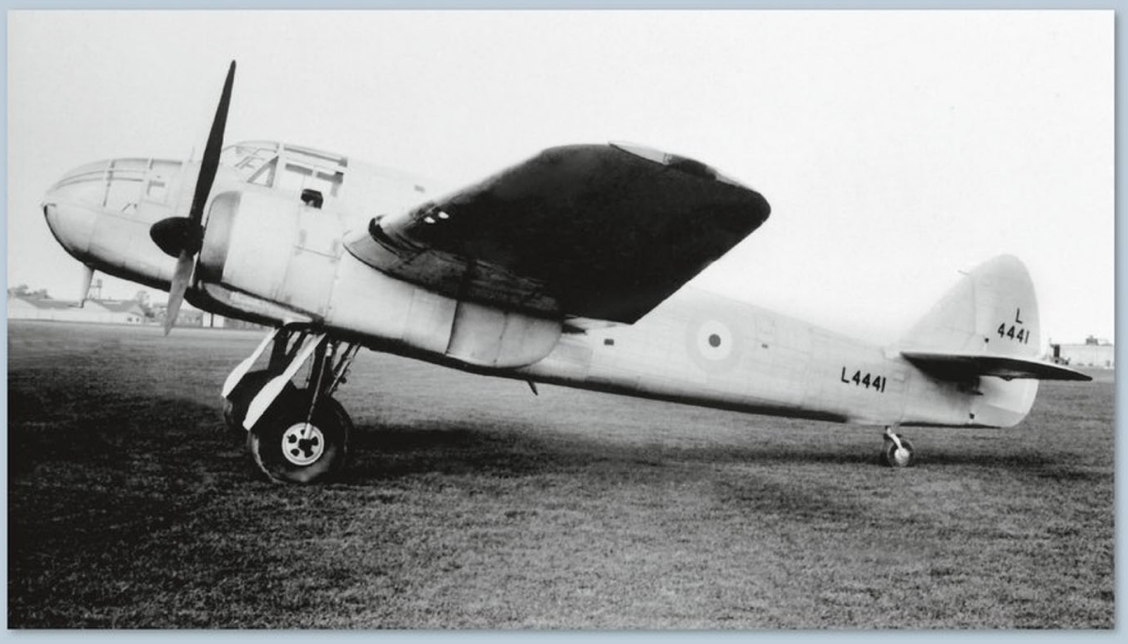
Le bureau d'études a dérivé son nouveau modèle du Blenheim, alors en cours de développement. Semblable d'allure générale, sauf pour sa pointe avant allongée, il est un peu plus grand et plus lourd ; la tourelle, décalée vers l'arrière pour rééquilibrer le CG, est noyée dans la structure du fuselage avant afin d'améliorer le CX.

L'avion se présente sous la forme d'un bimoteur à aile médiane, au fuselage monocoque et de construction entièrement métallique, avec des cadres en aluminium et des lisses en hiduminium, recouverts de feuilles d'Alclad assemblées par des rivets à tête fraisée ; seules les gouvernes sont en bois entoilé. Pour faciliter une production décentralisée, l'appareil est composé de trois éléments (voilure, fuselage avant et fuselage arrière) qui peuvent être construits indépendamment et assemblés indistinctement. Comme la soute ventrale doit être capable d'accueillir des bombes et des charges de profondeur dans le cadre des « reconnaissances générales », la torpille ne peut donc y être intégralement logée et reste semi-encastrée. Les moteurs retenus sont des Bristol Perseus de neuf cylindres en étoile, développant 880 ch.

Le contrat initial est porté par avenant à 320 machines, mais la firme, débordée par le succès du Blenheim tant auprès de la RAF qu'à l'export, est un peu à l'étroit dans sa vieille usine de Filton. L'*Air Staff*, n'ayant pas le temps d'attendre que Bristol en construise une autre, décide d'impliquer Blackburn dans la production des 242 machines supplémentaires.

Cependant, les services techniques vont brouiller les pistes. Estimant que les 880 ch du Perseus seront insuffisants pour la masse de l'appareil, ils demandent que soient montés à la place des Bristol Taurus de quatorze cylindres en double étoile prévus pour 1 130 ch. Prévus… car le Taurus est encore aux essais statiques, et, surchargé par la production des Mercury et Perseus, ainsi que par la mise au point du Hercules promis à un grand avenir, Bristol n'a pas vraiment le temps de s'en occuper. L'*Air Ministry* revoit alors ses plans et annule la commande à Blackburn.

Après la résolution de quelques problèmes techniques, notamment la surchauffe des moteurs, le prototype (L4441) vole le 15 octobre 1938 ; l'avion est officiellement baptisé Beaufort peu après. Les essais officiels, six mois plus tard, ne font que constater que la question de la surchauffe est loin d'être réglée ; le L4441 doit être renvoyé à Filton. Pour accélérer le processus, l'*Air Ministry* demande que les quatre avions suivants soient livrés tels quels. Or, les gabarits n'ont pas encore été définis, et, contrairement aux clauses du cahier des charges, les éléments des cinq premières machines ne seront pas interchangeables. Cela est très ennuyeux pour les clients potentiels, en



Le L4449, au premier plan, est le seul survivant du contingent des quatre machines livrées au N° 22 *Squadron* à North Coates (Lincolnshire) à partir de novembre 1939. Il n'est armé que d'une seule mitrailleuse en tourelle.

Le prototype (L4441) du Bristol Beaufort dans sa configuration initiale, avec les nacelles des moteurs Taurus de première génération courant jusqu'au bord de fuite. Les premiers essais révéleront la nécessité de changer ces éléments, ainsi que les trappes frontales qui généraient de violents mouvements de lacet lors de la sortie du train. (MAP)

particulier les Australiens, fort intéressés par le type, qu'ils comptent faire assembler par différents sous-traitants non spécialisés, comme des ateliers de réparation de matériel ferroviaire.

De sérieux problèmes

En fait, outre le L4441, les huit machines suivantes (L4442 à 4449) servent de présérie pour la mise au point de la version finale. Les quatre dernières sont confiées au N° 22 *Squadron*, basé à Thorney Island, à partir du 15 novembre 1939. Mais tout ne se passe pas exactement comme prévu.

Comme l'avait fait remarquer l'A&AEE lors des tests officiels, le Beaufort a tendance à embarquer au décollage et à l'atterrissage, et trois des appareils confiés au N° 22 sont cassés à la suite d'accidents en moins de deux mois, dont deux imputables à ce défaut.

Depuis la crise de Munich, le *Coastal Command*, dans le cadre de sa politique d'expansion, a reçu le renfort de jeunes équipages, qui n'ont évidemment pas l'expérience des vieux « moustachus ». Malheureusement, le Beaufort est encore inconnu des écoles d'application, en particulier de la *Torpedo Training School*, et c'est sur le tas qu'ils devront faire leur apprentissage. Or, le lancement d'une torpille est tout un art qui ne s'improvise pas : le pilote doit savoir voler à une vitesse et une altitude précises, sans la moindre variation de cap et d'altitude. Il doit aussi être capable d'identifier les navires qu'il attaque et estimer leur vitesse pour lancer sa torpille avec succès – et avoir la chance que ses moteurs ne le lâchent pas au moment critique !

Dans ces conditions, le torpillage passe au second rang des préoccupations du *Coastal Command*. En revanche, le Beaufort semble idéal pour une nouvelle activité : le mouillage nocturne de mines. En effet, la mine AI de 750 kg tient sans problème dans sa soute ventrale.

Toutefois, par nécessité, le Beaufort se transforme en bombardier classique ; il peut emporter une tonne de bombes en diverses combinaisons (GP, *General Purpose* ; AS, *Anti-Submarine* ; ou SAP, *Semi-Armour Piercing*) et même la bombe AP de 2 000 lb (906 kg).

Le N° 42 *Squadron*, basé à Thorney Island, commence à échanger ses Vildebeest pour des Beaufort en avril 1940. Comme il connaît les mêmes soucis que le N° 22, tous les appareils sont frappés d'interdiction de vol jusqu'à ce que Bristol ait résolu la question.

Enfin des solutions

Les ingénieurs maison trouvent la clef en montant des Taurus II à la place des Taurus III ; l'*Air Ministry* donne la dénomination de Beaufort Mk. II aux appareils ainsi modifiés – arrivés en tant que Mk. I à Filton, ils repartent en unité en tant que Mk. II. Mais comme bientôt les Beaufort sont tous devenus des Mk. II, il est décidé de les renommer… Mk. I, la dénomination de Mk. II étant désormais réservée à la version équipée en Pratt & Whitney Twin Wasp. Toutefois, comme ce n'est pas encore assez compliqué, les Taurus Mk. II montés en rattrapage sont appelés Mk. IIA en usine, mais cette variante sera produite en série sous le nom de Mk. VI. Enfin, un peu plus tard, certains Mk. I recevront des Taurus Mk. XII ou Mk. XVI, plus puissants, c'est-à-dire que, contrairement aux bonnes habitudes de l'*Air Ministry*, il n'est pas possible de distinguer le modèle de moteur en fonction de la version de l'avion, puisque le Beaufort Mk. I volera avec six variantes différentes !

L'interdiction de vol est levée en août 1940.

Une nouvelle unité est rééquipée en septembre, le N° 217 *Squadron* à St. Eval ; en fait, il a récupéré les appareils qu'avait reçus le N° 48 en juin, avant qu'il ne soit décidé qu'il poursuivrait ses missions sur Anson jusqu'à sa transformation repoussée à une date ultérieure (septembre 1941).

Avec deux unités prêtes à en découdre, le *Coastal Command* passe en mode offensif en septembre 1940, et le N° 22 exécute la première mission de torpillage de la RAF depuis le début de la guerre le 11 du mois. Fin 1940, il a réalisé 36 attaques dans la Manche et le N° 42 deux depuis l'Écosse ; ces deux *Squadrons* ont visé 55 navires, en coulant 10 pour un total de 55 000 t, ce qui représente un taux de réussite de 18 %. En moyenne, les lancers ont été effectués à 20 m au-dessus de l'eau et à une distance de 670 m.

Au 31 décembre 1940, 53 appareils avaient été perdus, dont 18 sans action de l'ennemi ; trois autres en dégroupage ont été détruits lors du bombardement de l'usine de Filton le 25 septembre 1940.

La production totale s'est élevée à 1 429 exemplaires (dont 1 013 Mk. I) entre 1938 et 1943, auxquels s'ajoutent les 700 produits en Australie de 1941 à 1944 ; le Beaufort sera exporté au Canada (15), en Afrique du Sud (18) et en Turquie (24). ■

Bristol Beaufort Mk. I
(à partir d'août 1940)

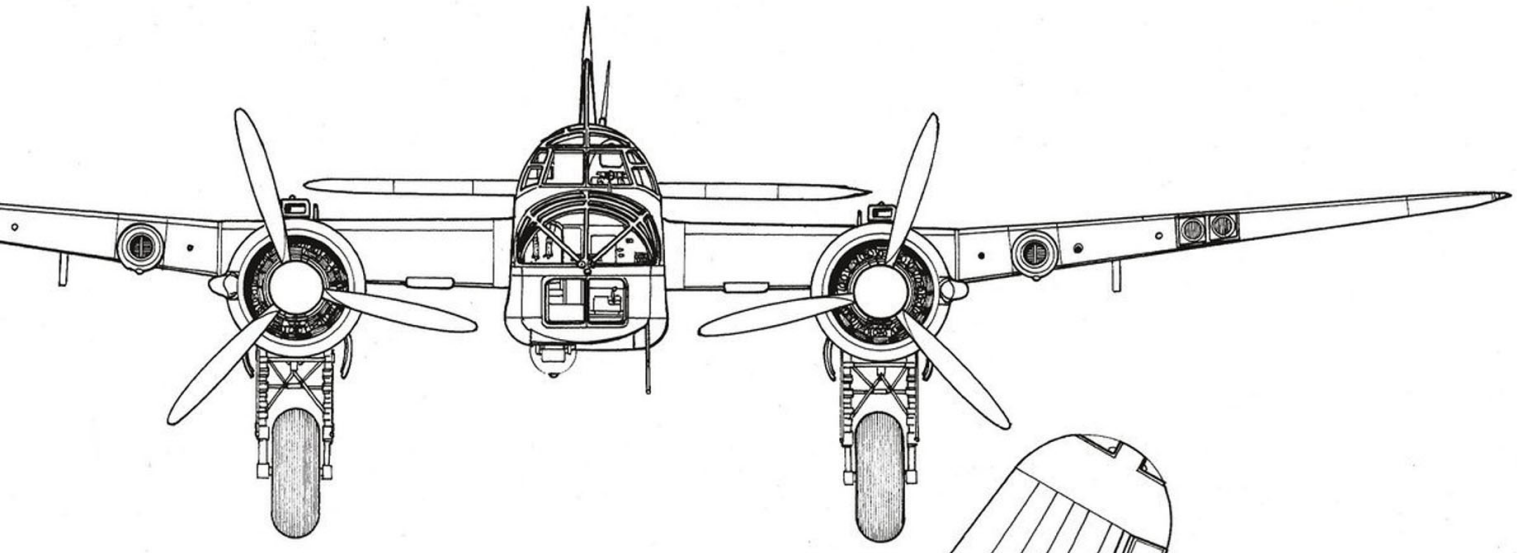
Bimoteur quadriplace de reconnaissance générale et de torpillage.

Plans au 1/72e

© Hubert Cance - 2016

Morphologie

Envergure	17,63 m
Longueur	13,49 m
Hauteur	3,78 m
Surface alaire	46,74 m²
Poids à vide	5 945 kg
Poids en charge avec torpille	9 230 kg



Motorisation

Deux Bristol Taurus Mk. II de quatorze cylindres en double étoile refroidis par air développant 1 140 ch au décollage et 1 050 ch à 1 500 m.

Armement

OFFENSIF :
un maximum de 1 000 kg de charges diverses (bombes, mines ou charges de profondeur) en soute ventrale ou une torpille de 450 mm de diamètre Mk. XII (702 kg) ou Mk. XIV (740 kg) ;

DÉFENSIF :
une mitrailleuse Browning de 7,7 mm, puis deux Vickers GO de 7,7 mm dans la tourelle dorsale Bristol B.IV Mk. I, deux Vickers GO en sabord et une dans l'aile gauche ; en 1940, certains seront équipés d'une Browning tirant vers l'arrière dans une petite gondole vitrée sous le nez (à la manière de celle du Blenheim V) et maniée par le bombardier.

Performances

Vitesse max.*	437 km/h à 2 000 m
Vitesse de croisière max.*	410 km/h à 2 000 m
Vitesse ascensionnelle initiale	365 m/min
Distance de décollage sans torpille	255 m
avec torpille	295 m
Plafond pratique	5 030 m
Distance franchissable normale	2 580 km
Autonomie	6 heures

*sans torpille

Le 18 mai, le *Coastal Command* ajoute deux nouvelles cordes à son arc. Autorisés à bombarder des objectifs militaires sur le sol allemand, les N° 206, 220 et 230 *Squadrons* s'en prennent à des dépôts de carburant à Brême et à Hambourg ; deux Hudson du N° 206 ne rentrent pas (équipages portés disparus). Pendant ce temps, les Beaufort et les Anson attaquent les *Schnellboote* (vedettes rapides allemandes) près des côtes hollandaises et françaises ; une activité qui n'est pas de tout repos, puisque, le 20 mai, l'Anson OY-G/K8772 du N° 48 *Squadron* (*Flight Lieutenant* S. Dodds) est descendu par un *S-Boot* au sud-ouest de Texel (équipage porté disparu) ; un autre, le MK-U/N9731 du N° 500 *Squadron* (*Pilot Officer* Grisenthwaite), subit le même sort au même endroit le 25 mai, mais l'équipage sera recueilli par un destroyer de la Royal Navy.
Toutefois, cette agitation désordonnée n'a aucune incidence sur la tragique tournure des événements dans le nord de la France, et, le lendemain, l'évacuation des troupes britanniques et françaises coincées dans la poche de Dunkerque est ordonnée (opération « Dynamo »).

26 – 31 mai 1940

Sauve-qui-peut à Dunkerque

Le rôle de supériorité aérienne au-dessus de Dunkerque est surtout l'affaire du *Fighter Command*, qui engage ses Spitfire pour la première fois, mais ses effectifs ne peuvent guère être considérés comme pléthoriques, et toute aide extérieure est la bienvenue.
Le *Coastal Command* répond présent, mais ses moyens sont des plus limités. Il doit préserver le N° 18 *Group*, dont les unités protègent une autre évacuation, celle des troupes alliées en Norvège. Il ne peut pas mobiliser le N° 15 *Group*, majoritairement équipé en hydravions patrouilleurs, sans aucune utilité à Dunkerque – d'autant que les *U-Boote* ont fait leur réapparition dans l'Atlantique ; notamment le U-37 du *Kapitänleutnant* Victor Oehrn, qui a coulé 10 navires (41 646 t) sans distinction de nationalité entre le 19 mai et le 3 juin.
Il ne lui reste que le N° 16 *Group*, auquel est confiée la lourde tâche de, à la fois, protéger de l'action de la Luftwaffe les plages d'embarquement et les navires qui font la navette entre les ports anglais et Dunkerque, prévenir toute intrusion de la part de la Kriegsmarine et effectuer des reconnaissances pour permettre aux états-majors de juger de l'évolution du front, mais aussi bombarder des objectifs sans rapport avec l'évacuation afin d'attirer la chasse allemande le plus loin possible de la Côte d'Opale. Rien que ça !
Or, pour se frotter à la Luftwaffe, le N° 16 *Group* ne dispose que de deux *Squadrons* de Blenheim Mk. IVF (N° 235 et 236) et de deux équipés en Hudson (N° 206 et 220) – un matériel manifestement inadapté à cette tâche. Quant aux Anson des N° 48 et 500 *Squadrons*, ils montent une garde plus symbolique que dissuasive au-dessus de Dunkerque – quoique…
Très vite, la scène devient apocalyptique, ainsi que s'en souvient le *Squadron Leader* Terence H. Carr, qui a pris le commandement du N° 220 *Squadron* depuis une quinzaine de jours (il obtiendra la DFC pour son action en Hollande et à Dunkerque le 9 juillet) :
« Dès les premiers jours, le spectacle avait de quoi vous faire dresser les cheveux sur la tête : des coques de noix renversées, des navires éventrés, coulés au milieu de la passe, baignant dans une large mare de mazout, parfois des corps flottants, des débris de toute nature éparpillés à la surface de l'eau, des tonneaux ballottés

▶ Des Blenheim Mk. IVF du N° 254 *Squadron* à l'exercice peu après leur arrivée à Aldergrove (Irlande du Nord) en mai 1941, où ils seront utilisés pour protéger les convois des Focke-Wulf Fw 200 Condor. Cette unité ne sera transformée sur Beaufighter qu'en juin 1942. (RAF Museum)

▼ Un autre mitrailleur à l'honneur, le *Leading Aircraftman* Walter D. Caufield du N° 206 *Squadron*, qui recevra la *Distinguished Flying Medal* pour avoir repoussé l'attaque de onze Messerschmitt 109 et en avoir endommagé un le 31 mai 1940.

par les marées et même un avion anglais posé sur le ventre. Au milieu de cet enfer marin, un matin, j'ai aperçu une table flottant à six kilomètres de la plage. Trois hommes s'y étaient entassés, et, je me demande par quel miracle l'un d'entre eux y avait hissé sa bicyclette. Alors que tout le monde ne cherchait qu'à sauver sa peau, lui avait certainement dû nager jusqu'à son radeau improvisé en traînant derrière lui son précieux fardeau. J'ai rapidement alerté un vapeur, qui est venu se ranger à côté des naufragés. Mais le capitaine voulait bien risquer son équipage et son bâtiment pour sauver des vies, mais pas pour recueillir des bicyclettes. J'ai vu les hommes monter à bord, tandis que la table et son inestimable chargement sont lentement partis à la dérive vers le large. »

Les pertes à la chasse allemande ne tardent pas à s'accumuler au-dessus de Dunkerque :

- 29.05 : quatre Blenheim du N° 235 et un Anson du N° 500 ;
- 30.05 : deux Anson du N° 48 et un du N° 500, après un raid sur Ostende.

1er juin 1940

Dog fights au-dessus de Dunkerque

Le 1er juin, un *battle flight* de Hudson du N° 220 *Squadron* prend la relève de la patrouille matinale au-dessus de Dunkerque. Après avoir été attaqué par une petite formation de Do 17 et l'avoir poursuivie en vain, vers 15h00, le trio repère une quarantaine de Ju 87, passée inaperçue de la patrouille haute de Spitfire. Le *Flight Lieutenant* Harold W. A. Sheahan, qui mène le *battle flight*, ordonne d'abandonner la patrouille, de rompre la formation et d'attaquer les intrus.

À bord de l'appareil du *Flight Lieutenant* Ronald N. Selley (NR-J), le *Flying Officer* Hilton A. Haarhoff fait office de mitrailleur ; il rapporte la suite [2] :

« Quand on s'est approché, on les a vus former un cercle de trois kilomètres de rayon environ. Chacun leur tour, ils grimpaient selon un angle prononcé, basculaient lentement après rétablissement, puis piquaient à la verticale. C'était un spectacle très impressionnant, et ils exécutaient la manœuvre avec une telle régularité et une telle cohésion qu'on aurait pu se croire à une journée portes ouvertes de Hendon. Je ne l'oublierai jamais de ma vie. On en a compté une quarantaine, et ils ont semblé se séparer en deux formations de vingt. J'ai avisé un groupe de huit, survolé 60 m plus haut par douze autres. Quand on est passé à l'attaque, les deux formations se sont réunies pour former un grand cercle unique à environ 500 m. On a juste foncé dans le tas, sans se préoccuper de leur nombre. On avait la mission de protéger les gars en bas et on allait le faire.

« Faisant abstraction du danger, Selley a pénétré seul dans le cercle des vingt ennemis. On aurait pu croire un numéro de cirque avec le Sud-Africain [Selley et Haarhoff sont tous deux sud-africains] en dompteur au milieu de l'arène. Il a tourné en rond avec eux, puis a essayé d'en suivre un au moment où il se mettait en piqué, mais l'angle était trop prononcé pour que le Hudson puisse le suivre, alors il a décidé qu'il attendrait le bon moment pour attaquer : quand le Ju 87 rétablirait à la limite du décrochage au sommet de sa boucle. C'est ce qu'on a fait. »

Ronald Selley :

« Quand on tournait avec eux, Haarhoff leur tirait dessus, puis c'était mon tour avec mes deux mitrailleuses fixes quand ils arrivaient au terme de leur montée. J'en ai eu deux et endommagé deux autres, dont un salement, mais on ne l'a pas vu tomber. Haarhoff en a descendu un dans l'eau et endommagé un autre, mais on ne l'a pas vu tomber non plus. »

Sans doute écœuré par l'audace de ses adversaires, le reste des Junkers 87 s'enfuit. Pas un Hudson n'a été touché. Le I.(*St.*)/T.Gr. 186 admet la perte de trois Ju 87 B au cours de ce combat. Les deux Sud-Africains se voient décerner la DFC (*Gazette* du 13 juin 1940).

Ce même 1er juin, trois Anson du N° 500 décollent de Detling à 08h40 pour patrouiller entre Dunkerque et Ostende. Conduite par le *Flying Officer* Whitehead (MK-T), la formation se compose du *Sergeant* Freestone (MK-H) et du *Pilot Officer* Philip W. Peters (MK-V). Volant à très basse altitude à la recherche de naufragés, de mines et de *S-Boote*, elle est soudainement assaillie par neuf Bf 109 du I./JG 20 conduits par l'*Oberleutnant* Walter Oesau à 10h40.

Aussitôt, Whitehead fait descendre sa section à moins de 15 m au-dessus des vagues. Dès que les Messerschmitt passent à l'attaque, la formation éclate dans toutes les directions. Les appareils de Whitehead et de Freestone sont gravement endommagés (le mitrailleur de tourelle de Whitehead est tué) et trouvent le salut dans la fuite vers le large, les Messerschmitt n'ayant sans doute pas suffisamment de carburant pour les poursuivre.

Désormais, c'est l'Anson de Peters qui attire toutes les attentions. Le combat va être relativement bref. En utilisant au mieux l'agilité de *Faithful Annie* et en jouant sur la manette des gaz, Peters échappe à toutes les rafales qui lui sont adressées. Mais, mauvaise surprise pour les Allemands, à la suggestion du chef armurier du N° 500, les Anson ont été armés d'une mitrailleuse de sabord de chaque côté [3] ; elles sont maniées par le *Sergeant* Deryck C. Spencer (navigateur et copilote) et par le *Leading Aircraftman* Leslie S. Dillnut (radio), qui revendiquent des coups au but sur deux chasseurs ennemis. Peters réussit à abattre un 109 avec ses mitrailleuses fixes, tandis que le mitrailleur de tourelle, le *Leading Aircraftman* L. G. Smith, en dispose d'un second. Les chasseurs allemands n'insistent pas et rompent aussitôt le combat. Au retour, Peters trouvera une balle dans son parachute – c'est le seul dommage que lui auront causé les Messerschmitt !

Philip W. Peters recevra la DFC et le reste de son équipage la DFM (*Gazette* du 14 juin 1940). Quant au I./JG 20, il ne déplore la perte que du Bf 109 E de l'*Unteroffizier* Werner Bielefeldt (blessé), forcé à un atterrissage de fortune près de Dunkerque ; Oesau revendique un « Blenheim » à 11h35 (heure allemande) – la 4e de ses 125 victoires.

Puisqu'il est question de Blenheim, signalons la disparition de deux appareils du N° 254 *Squadron* (cinq tués), pris pour des Wellington et descendus par la 2./JG 27 (*Oberleutnant* Gert Framm et *Feldwebel* Otto Sawallisch) alors qu'ils attaquaient des Ju 87.

Dans son ouvrage déjà cité, Tom Dudley-Gordon mentionne, autour de cette date, la victoire d'un Blenheim aux dépens d'un Bf 110 ; si nous pensons que la victime pouvait appartenir au I./ZG 1, nous n'avons pu formellement identifier ni le vainqueur ni le vaincu. Néanmoins, sa description du combat mérite d'être rapportée :

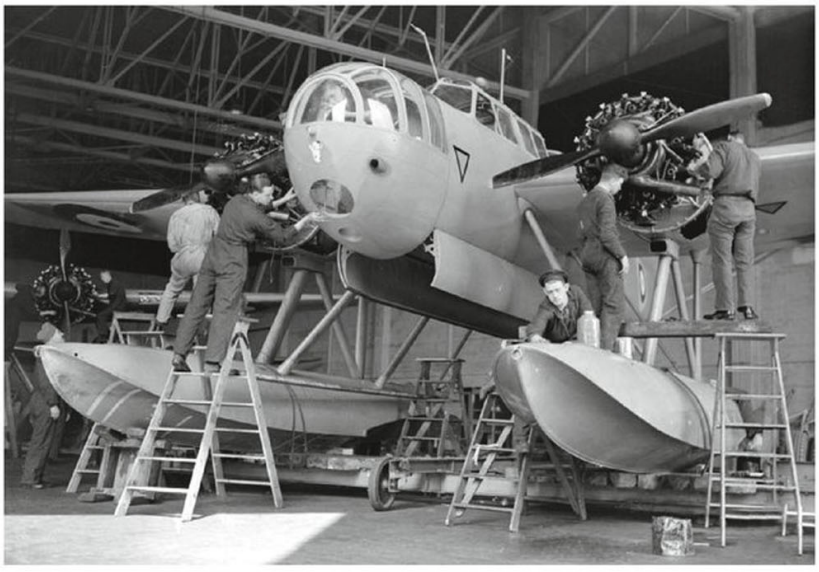
[2] *Deep Sea Hunters: RAF Costal Command and the War Against the U-Boats and the German Navy* – M. W. Bowman – Pen & Sword, Barnsley, 2014.

[3] Les supports de ces armes ont été forgés et montés par une petite entreprise de décolletage de Maidstone qui a refusé d'être payée pour ce travail.

« Un Blenheim du *Coastal Command* a donné la chasse à un Messerschmitt 110, le forçant à quitter la zone de Dunkerque pour se diriger vers la côte belge. L'Allemand a entamé un piqué prononcé, suivi par le Blenheim – qui a atteint une vitesse qui n'était pas prévue dans le manuel. Puis le Messerschmitt a redressé et est parti en chandelle, toujours talonné par le Blenheim. L'Allemand a tenté un renversement, mais, à ce moment précis, le Blenheim l'a cueilli par une longue rafale qui a dévasté le centre de son fuselage. Des flammes et de la fumée ont jailli de son habitacle. Le pilote et son mitrailleur étaient enveloppés dans une sorte de feu de Bengale. Le mitrailleur s'est bagarré avec le panneau vitré au-dessus de sa tête ; il a réussi à l'ouvrir et à l'escalader au milieu des flammes et de la fumée. Le pilote du Blenheim était si près que, par la suite, il m'a dit avoir lu la détresse dans le regard du mitrailleur quand il s'est penché pour essayer de libérer l'une de ses jambes coincée à l'intérieur de la cabine ; il a réussi à se dégager et a basculé sur le côté de l'avion. Son parachute s'est ouvert, et il a probablement été recueilli par l'un des navires qui traversaient la Manche dans un sens ou dans l'autre. Le pilote du Messerschmitt n'a pas été aussi chanceux. Lui aussi s'est battu avec le panneau vitré au-dessus de lui. Les aviateurs britanniques l'ont vu se démener, les bras tendus en l'air, s'acharnant en vain. Il était encore à l'intérieur quand le Messerschmitt est passé sur le dos et a plongé dans la mer. »

▲ Le poste de pilotage d'un Supermarine Stranraer du N° 240 *Squadron* à Stranraer. À droite, le *Pilot Officer* Hugh H. Hirst († 07.05.41) et, à ses côtés, son navigateur. Le panneau vitré de la « climatisation bizone » côté pilote est ouvert. (Archives N° 23 *Squadron*)

▼ Remise en état d'un Fokker T.VIIIW (dénomination officielle de la RAF) par des mécanos néerlandais à Pembroke Dock en août 1940. On note le rappel des marques de nationalité hollandaises sur le nez et sous l'aile. Le Fokker T.VIII-W était un triplace de construction mixte, avec des ailes en bois et un fuselage composé d'une section avant monocoque métallique, d'une section médiane monocoque en bois et d'une section arrière en tubes d'acier, le tout étant entoilé. Il était armé d'une mitrailleuse fixe F-N Browning sur le côté gauche du nez.



1er juin 1940

Deux nouvelles unités pour le *Coastal Command*

Très mauvaise surprise pour le N° 240 *Squadron* : on vient d'annoncer à son commandant que ses antédiluviens Saro London Mk. II vont être remplacés par des… Supermarine Stranraer – ou comment troquer un cheval borgne contre un cheval aveugle ! Il déménagera bientôt de Pembroke Dock pour l'hydrobase écossaise qui porte le même nom que ses avions (il opérera en fait depuis le Lough Erne, en Irlande). Il avait été envisagé de le transformer sur Saro Lerwick, mais les piètres prestations de cet appareil au sein du N° 209 vont mettre un terme prématuré à sa production. Le N° 240 est alors inscrit sur la liste des unités à rééquiper d'urgence en Catalina Mk. I, mais il devra patienter jusqu'en mars 1941 ; en attendant, il reçoit ces vénérables pièces de musée pour la bonne raison que le stock de rechanges est insuffisant pour prolonger la carrière opérationnelle des London, dont il ne reste que 24 exemplaires sur les 31 construits.

Le 1er juin voit la création de deux nouvelles escadrilles à Pembroke Dock, les N° 320 et 321 (*Dutch*) *Squadrons* – « Dutch » parce que tout leur personnel est néerlandais. Ce sont les premières unités composées d'aviateurs étrangers à être intégrées à la RAF. Le N° 320 possède toutefois une particularité supplémentaire : ses avions aussi sont hollandais. Rappel des événements antérieurs.

Le 10 mai 1940, la Koninklijke Marine aligne quatre hydravions Fokker T.VIII-W (R-1 à R-4 [4]), auxquels s'ajoutent dans la journée les R-6 à R-10 ; cinq appareils sont dispersés sur le petit lac du Westeinderplassen, près de l'aéroport de Schiphol, le reste étant basé sur le Braassemermeer. Trois avions sont chargés de transporter le gouvernement néerlandais en Angleterre, mais un seul (R-3) réussira la traversée, les deux autres étant coulés par la Luftwaffe avant leur départ. Au soir du 13 mai, il en reste six valides (R-1, R-6 à R-10), plus le R-11 livré la veille par Fokker. Ayant reçu l'ordre de se replier en France, ils amerrissent à Boulogne, puis rejoignent Cherbourg, où ils semblent davantage encombrer

les autorités maritimes françaises qu'autre chose ; ils s'envolent alors pour Calshot, où ils sont reçus à bras ouverts.
Très vite, l'état-major de la RAF décide d'incorporer avions et équipages au *Coastal Command* et attribue les *serials numbers* AV958 à 965 aux huit Fokker (dont le R-3), officiellement baptisés T.VIIIW. Les aviateurs reçoivent des uniformes de la RAF, mais conservent leurs grades d'origine ; l'unité est placée sous les ordres du *Luitenant ter Zee 1ste klasse* Jan M. van Olm. Basée à Pembroke Dock, celle-ci est chargée d'escorter les convois qui entrent ou sortent de la Manche et les navires venant de Glasgow ou de Liverpool. Un appareil participe à deux tentatives de mission spéciale en Hollande, dont la dernière manque de mal se finir. Deux T.VIIIW sont perdus accidentellement (AV963 et 964) ; une enquête déterminera que le gouvernail du Fokker est sous-dimensionné et ne permet pas de reprendre le contrôle de l'hydravion dans certaines circonstances. De toute façon, le sort du T.VIIIW au sein de la RAF est déjà scellé en raison de la pénurie de rechanges, même après « cannibalisation » de deux avions. Le N° 320 commence à recevoir des Avro Anson Mk. I en août 1940, dans l'attente des Lockheed 212 que le gouvernement néerlandais en exil a commandés aux États-Unis [5]. Transféré à Leuchars en octobre, le N° 320 y fait ses adieux à ses trois derniers Fokker (le R-1 a été accidenté entre-temps), qui sont envoyés au stockage à Felixstowe.
Quant au N° 321, sous les ordres du *Luitenant ter Zee 1ste klasse* H. Kolff, il s'installe aussi à Pembroke Dock avant de rejoindre la base voisine de Carew Cheriton, où il commence à recevoir des Avro Anson Mk. I, avec lesquels il effectue ses premières patrouilles en mer d'Irlande à partir du 28 juillet. Le 18 janvier 1941, le N° 321 est dissous, et ses équipages viennent grossir les rangs du *Squadron* frère.

▲ Deux Anson Mk. I (K6285 et N9742) du N° 321 (*Dutch*) *Squadron* passent au-dessus du terrain de golf de Tenby (Pembrokeshire) en août 1940. Les deux avions arborent le triangle orange et noir néerlandais sur la dérive ; on note les cocardes d'aile de type C, assez inhabituelles pour l'époque, car elles n'entreront en vigueur qu'en juillet 1942 et ne seront jamais appliquées sur les extrados. Aucun avion des deux *Squadrons* hollandais ne portera de code tactique, mais certains conserveront celui de leur précédent propriétaire, comme l'atteste ici le « MW » du N° 217 *Squadron*.

◀ Le AV961 (anciennement R-7) survole les côtes du Pembrokeshire (Pays de Galles) en juillet 1940. Il porte un rappel des marques de nationalité néerlandaises sur le nez, et on note que la cocarde d'aile a été repeinte par-dessus le triangle orange.

10 juin 1940

De nouvelles responsabilités

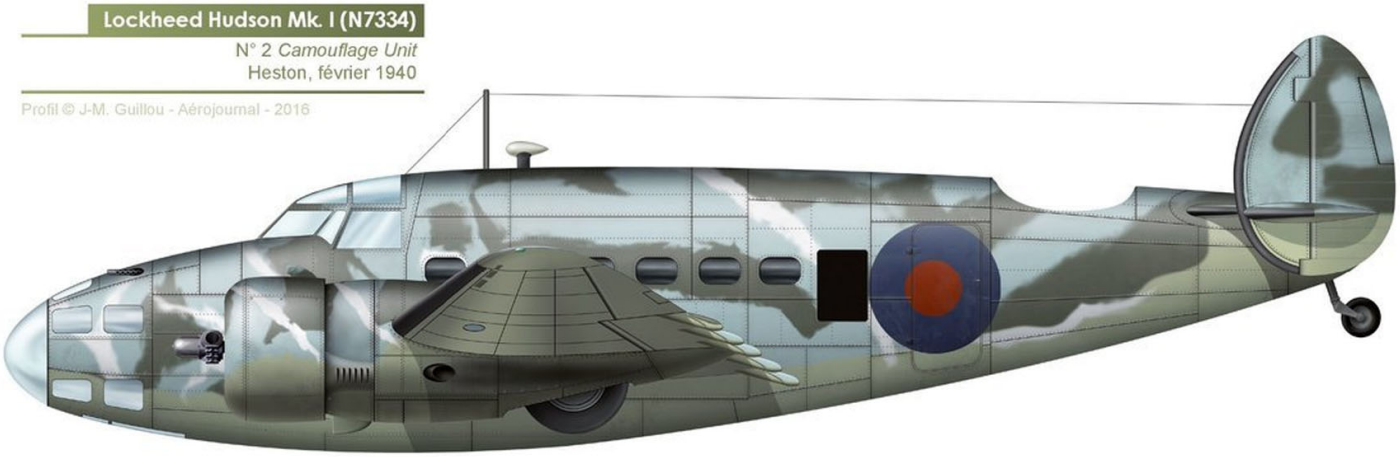
Il existe au sein de la RAF une unité marginale, mais dont l'importance n'est pas à démontrer : la *Photographic Development Unit*. Spécialisée dans la reconnaissance photo stratégique, cette escadrille est administrativement rattachée au *Fighter Command*, mais elle dépend directement du *Director of Intelligence* de l'*Air Ministry*. Celui-ci aimerait bien s'en débarrasser, mais il ne veut surtout pas qu'elle soit rattachée au *Bomber Command* ni à la Royal Navy, qui monopoliseraient à leur seul profit ses maigres ressources, alors que les renseignements que ses avions rapportent concernent tout autant le *War Office*, le *Combined Intelligence Committee*, l'*Air Ministry*, l'*Admiralty* que les différents commandements de la RAF. Car l'heure est grave, et avec l'avancée irrésistible des *Panzer* en France, la menace d'une invasion des îles britanniques est prise très au sérieux.
Le 10 juin 1940, la PDU rejoint le giron du *Coastal Command* et est affectée au N° 16 *Group*. Tandis que le fondateur de la reconnaissance stratégique britannique, le *Wing Commander (Acting)* Sidney Cotton, est remercié à la manière d'un vulgaire entraîneur d'une équipe de football et remplacé par le *Wing Commander* G. W. Tuttle (son ancien adjoint), le 18 juillet, la PDU devient la 1 PRU (*Photographic Reconnaissance Unit*). Elle est divisée en quatre *Flights* comportant chacun – en théorie – quatre Spitfire, un Hudson et un Tiger Moth, répartis entre Wick (A *Flight*), St. Eval (B) et Heston (C et D). Pour approfondir le sujet, nous renvoyons nos lecteurs à notre hors-série n° 7 (janvier 2011) : *Spitfire sur l'Europe*.

[4] Le R-5 a été abattu par erreur par un Do 18 le 13 septembre 1939.

[5] Ils seront en fait utilisés dans les Indes néerlandaises.

Fokker T-VIIIW (AV961/R-7)
N° 320 (*Dutch*) *Squadron*
Pembroke Dock (Pays de Galles), été 1940

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2016



À propos de Hudson, la PDU a touché son premier (N7334) en février 1940. Il doit être utilisé comme avion de reconnaissance météo, envoyé en avant des Spitfire pour les informer des conditions qu'ils vont rencontrer, mais il exécute surtout des missions de reconnaissance aux mains d'un ancien pilote de ligne, le *Flying Officer* Sydney D. Slocum ; ce dernier sera malheureusement tué le 3 mars, quand des Hurricane du N° 32 *Squadron* abattront le Hudson en prétextant qu'il a ouvert le feu en premier, alors que l'appareil n'était pas équipé de tourelle.

Le 21 juin, l'un des Hudson de la PDU évacuera le personnel de l'ambassade de Grande-Bretagne depuis l'aéroport de Bordeaux.

Puisqu'il est question d'évacuation, signalons qu'un Hudson du N° 206 permettra au général Władisław Sikorski, chef des armées et du gouvernement polonais en exil, de gagner Londres depuis Bordeaux le 24 juin.

11 – 24 juin 1940

Coulez le *Scharnhorst* !

Le 4 juin, les inséparables jumeaux *Scharnhorst* et *Gneisenau* reprennent la mer en compagnie de l'*Admiral Hipper* et de trois destroyers dans le but d'empêcher le retrait des troupes alliées de Norvège. Trois jours plus tard, ils coulent le porte-avions HMS *Glorious*, ainsi que ses deux destroyers d'escorte. Toutefois, avant d'être envoyé par le fond, l'un des deux (HMS *Acasta*) place une torpille au but sur le *Scharnhorst*. Les dégâts sont suffisamment sérieux pour que le croiseur de bataille rallie le port de Trondheim afin d'y être réparé ; il y est accompagné par le *Gneisenau*, l'*Admiral Hipper*, trois destroyers et deux navires de soutien. Le 10 juin, la flottille est repérée par un avion de reconnaissance, et c'est aussitôt le branle-bas de combat.

Le bulletin météo pour la matinée du 11 juin est plutôt encourageant : temps dégagé avec de courtes averses, nuages de 2 à 7/10e, visibilité d'environ 40 km, vent de sud-ouest de 25 à 30 km/h. Douze Hudson du N° 269 *Squadron* s'envolent de Sumburgh à 11h30, sous les ordres du *Wing Commander* Frederick L. Pearce, DSO [6], avec le *Scharnhorst* comme seul objectif. Ils se présentent au-dessus de Trondheim à 14h37 et procèdent aussitôt à l'attaque en se plaçant soleil dans le dos ; répartis en quatre sections, ils larguent leurs bombes à une altitude de 4 500 m. Tandis que la *Flak* réagit aussitôt arrive une patrouille de Bf 109 du II./JG 77. Le UA-G/N7361 (*Sergeant* E. B. Lascelles) est abattu par les chasseurs et plonge dans le Gulosenfjord ; l'équipage est fait prisonnier, mais le mitrailleur a été mortellement blessé. Le UA-P/P5131 (*Sergeant* G. W. Robson) est touché successivement par les Messerschmitt et la DCA, et finit sa course dans le port de Buvik ; le pilote et le mitrailleur ont été tués, et un troisième membre d'équipage est fait prisonnier [7].

Les *Leutnant* Georg Schirmböck et *Oberfeldwebel* Jakob Arnoldy de la 4./JG 77 revendiquent chacun un Hudson. Pearce recevra la DFC pour cette mission (*Gazette* du 17 juillet 1940).

Le 20 juin, accompagné par huit destroyers, le *Scharnhorst* quitte Trondheim et met le cap sur l'Allemagne. Mais les Britanniques ne sont pas décidés à lâcher le morceau.

Le lendemain, 21 juin, quatre Hudson des N° 224 et 233 *Squadrons* se retrouvent à Leuchars pour une expédition commune contre le croiseur de bataille, dont la tête est prise par le *Squadron Leader* Dunstan Y. Feeny du N° 233. Les appareils décollent à 13h15 en direction de Sumburgh, dans les îles Shetland, pour se rapprocher de leur objectif. En cours de route, Feeny reçoit un message lui demandant d'attaquer immédiatement le navire, qui vient d'être aperçu au large de Bergen, à quelque 100 km au nord de Stavanger, soit à moins de 250 km des quatre Hudson.

Leur arrivée ne passe pas inaperçue, bien que le navigateur de Feeny ait tenté de ruser en flashant une lettre du jour bidon et en lançant un « *Guten Morgen !* » à la radio. Tandis que les navires manœuvrent pour gêner la visée des bombardiers, la DCA se déchaîne, et une patrouille du II./JG 77 fait son apparition, suivie par une autre du I./ZG 76. Le piège se referme sur les quatre Hudson. Feeny donne l'ordre de lâcher les bombes (deux SAP de 500 lb), mais elles tombent à plus de 200 m devant le cuirassé de poche. À ce moment-là, un Bf 109 se met en position de tir dans la queue du Hudson et ne lui laisse aucune chance ; les quatre membres de l'équipage sont portés disparus (on ne retrouvera qu'un corps).

Le *Flight Lieutenant* Albert L. Womersley revient sur cette mission : « Avant le départ, le Wingco Hogdson m'avait informé que j'étais le n° 2 pour cette mission. Quand j'ai vu l'avion du S/L Feeny littéralement se désintégrer en vol, j'ai pris la tête de la formation. Le croiseur de bataille était juste devant nous, énorme, faisant feu de toutes ses armes antiaériennes et laissant derrière lui des gerbes d'écume alors qu'il virait à pleine vitesse. Mon copilote/navigateur/bombardier avait du mal à le cadrer dans son viseur et ne cessait de me donner ses instructions : *"À gauche, à gauche, comme ça, à droite, comme ça..."* Je commençais à m'impatienter, nous n'étions pas loin de Stavanger que je savais être un repaire de 109 et de 110. Fallait faire vite avant qu'ils ne nous tombent tous sur le paletot. Quelques-uns commençaient d'ailleurs à s'intéresser de près à nous. J'ai hurlé dans l'intercom : *"Pour l'amour de Dieu, balance tout !"* Il m'a calmement répondu : *"Bombes larguées et repérées, Mon lieutenant."* »

Womersley peut alors se réfugier dans un nuage, juste après qu'un Messerschmitt l'a manqué de quelques centimètres. L'appareil du *Pilot Officer* Lynn (N° 224) est gravement endommagé par la chasse allemande et la *Flak*, et s'écrase sur la piste de Sumburgh, où se posent les deux autres survivants.

Les *Feldwebel* Gerhard Hornig et *Unteroffizier* Rohlf de la 6./JG 77 revendiquent chacun un Hudson à 15h31. Averti que des unités de la Royal Navy sont à moins

[6] Pearce est l'un des trois premiers récipiendaires du *Distinguished Service Order* (*London Gazette* du 20 février 1940), probablement (sa citation n'a pas été retrouvée) pour plusieurs attaques de *U-Boote* à bord d'un Anson.

[7] Le quatrième, aidé par un groupe de patriotes norvégiens, gagnera la Suède neuf jours plus tard ; il y sera interné quelque temps avant de pouvoir regagner la Grande-Bretagne.

[8] La 3e de ses 192 victoires créditées à la fin de la guerre.

▲ L'équipage du Hudson VX-X/N7318 du N° 206 *Squadron*, qui a rapatrié en Angleterre l'état-major du général Władisław Sikorski, chef des armées et du gouvernement polonais en exil, le 24 juin. Le *Flight Lieutenant* W. Biddle (pilote), deuxième en partant de la gauche, recevra la DFC pour cette action.

de 65 km, le capitaine du *Scharnhorst* décide de chercher refuge dans la rade de Stavanger ; il repartira le lendemain pour Kiel.

Womesley écrira :

« Je doute que qui que ce soit ait jamais entendu parler de Dunstan Feeny. C'était un Irlandais du Sud, comme le *Lieutenant Commander* Eugene Esmonde. Mais, à l'inverse d'Esmonde qui a reçu la *Victoria Cross* en attaquant le *Scharnhorst* dans la Manche [12 février 1942], Feeny n'a rien eu du tout, ce qui est vraiment lamentable, parce que son attaque était tout aussi terrifiante, à bien des égards, que celle des Swordfish, même si nos avions étaient plus puissants. Néanmoins, nous étions des proies faciles, et j'ai eu la chance de m'en sortir. »

Au petit matin de ce même 21 juin, quand les équipages du N° 42 *Squadron* arrivent au *dispersal* de Wick, ils apprennent que le *Scharnhorst* a été repéré au large de la Norvège. Nouvelle frustrante s'il en est, car les Bristol Beaufort, dont ils ont été rééquipés à partir d'avril, sont frappés d'une interdiction de vol depuis plus d'un mois (voir encadré) ; de ce fait, ils attendent toujours d'effectuer leur première mission sur cette machine. Ils demandent à leur « patron », le *Wing Commander* H. Waring, d'intervenir pour que cette suspension soit levée. Waring est en pleine discussion à ce sujet avec le *Group Captain* qui dirige la base quand ce dernier est appelé au téléphone par l'*Air Marshal* Frederick W. Bowhill, commandant en chef du *Coastal Command*. Dans la conversation, le *Group Captain* parvient à glisser la demande de Waring. Quand il raccroche, un grand sourire illumine son visage : décollage immédiat ! Cependant, il n'est pas question d'une attaque à la torpille, les équipages n'ayant aucune formation sur Beaufort dans ce domaine très particulier. Les avions sont donc armés de bombes SAP de 500 lb.

À 14h25, neuf appareils décollent de Wick sous les ordres de Waring, qui a tenu à mener ses hommes au combat pour cette grande première. Ils arrivent cinquante minutes après les Hudson au-dessus du *Scharnhorst*. Très mauvais timing, car la *Flak* et la chasse allemandes sont sur le qui-vive. Les équipages comptent une cinquantaine de « Me 109 », ce qui semble quelque peu excessif au vu des effectifs du II./JG 77 (31 avions disponibles au 15 juin). Les destroyers, s'attendant à une attaque à la torpille, manœuvrent en conséquence, mais c'est en semi-piqué que les Beaufort larguent leurs bombes – aucune ne fait mouche.

En revanche, les Bf 109 vont se montrer plus précis : ils abattent successivement les AW-C/L4486, AW-A/L4501 et AW-M/L9810. Leurs vainqueurs doivent être trouvés parmi les *Oberleutnante* Theodor Cammann et Horst Carganico (*Stab* II./JG 77), *Oberleutnant* Alfred von Loijewski et *Oberfeldwebel* Anton Hackl [8] (5./JG 77).

Comme le dira le journal de marche du N° 42 : « À part ces pertes, il n'y en a pas eu d'autres, et les moteurs ont donné toute satisfaction. » Donc, tout va bien… si l'on veut bien faire abstraction des 12 tués ou disparus du jour !

25 juin 1940

Un scénario catastrophe

La chute de la France, le 25 juin 1940, constitue un événement totalement inattendu pour l'Amirauté ; ce scénario n'a pas été prévu dans ses plans. Ouvrant la quasi-totalité du littoral occidental de l'Europe, depuis le nord de la Norvège jusqu'à la frontière espagnole, avec, en particulier, la saisie des ports français débouchant directement sur l'Atlantique Nord *via* le golfe de Gascogne (Brest, Lorient, Saint-Nazaire, La Rochelle et Bordeaux), cette nouvelle donne va exiger un effort supplémentaire considérable de la part du *Coastal Command* pour remplir ses missions avec efficacité.

Cette situation laisse la Grande-Bretagne totalement isolée en Europe, et sa survie dépend désormais de l'approvisionnement venu de ses colonies et, surtout, des États-Unis. C'est le début de la bataille pour le contrôle du vulnérable cordon ombilical au beau milieu de l'Atlantique, dont une grande partie reste inaccessible aux avions du *Coastal Command* : le fameux « Atlantic gap » (le trou de l'Atlantique). C'est aussi, parallèlement, le début du premier *glückliche Zeit* (le temps heureux) des *U-Boote*. Très discrets depuis trois mois, puisqu'ils n'ont coulé que 52 bâtiments alliés (171 980 t.), les protégés de Dönitz reviennent en masse en juin pour établir un nouveau record de 62 victoires (335 319 t.), qui ne sera battu (d'une unité) qu'en mai 1941.

Après le *Fighter Command*, futur vainqueur de la Luftwaffe lors de la Bataille d'Angleterre, c'est sur un autre commandement de la Royal Air Force que va désormais reposer la survie des îles britanniques : le *Coastal Command*. ■

▼ Ce Hudson Mk. I (UA-B/N7303) du N° 269 *Squadron*, basé à Wick, est avitaillé en charges offensives pour une reconnaissance armée au-dessus de la Norvège en mai 1940. Il s'agit de bombes GP de 250 lb, guère efficaces contre les navires de guerre et les sous-marins.

du 26 06 au 31 12 1940

De la Bataille d'Angleterre à la Bataille de l'Atlantique

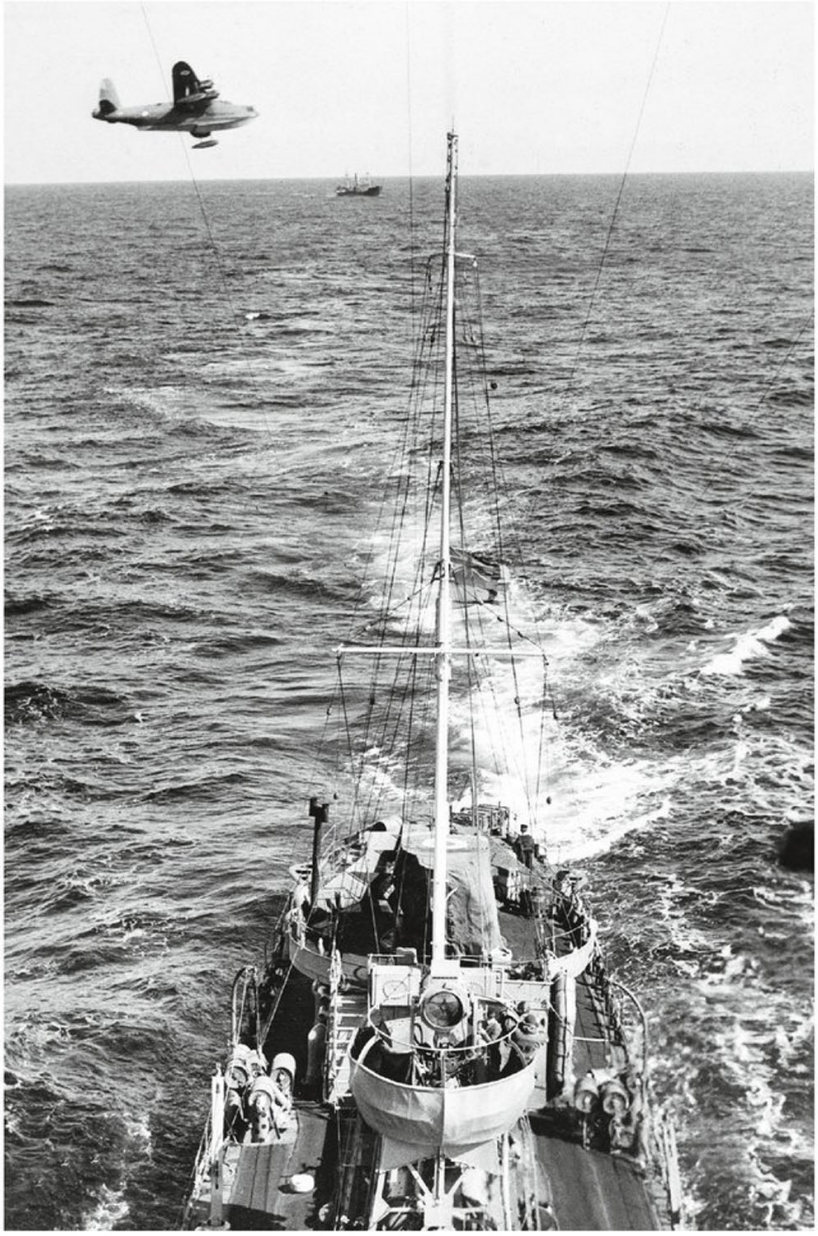
1er juillet 1940

Patrouille fructueuse

Début juillet, le *Coastal Command* reçoit le renfort de deux *Squadrons* (N° 53 et 59) équipés en Blenheim Mk. IV ; ces deux unités, spécialisées dans la reconnaissance tactique, ont particulièrement souffert avec le corps expéditionnaire en France. Elles vont conserver la même activité le temps que la menace d'une invasion allemande soit écartée, puis elles exécuteront des missions offensives sur les côtes du nord de l'Europe et contre des objectifs terrestres en France occupée.

À 02h00, le 1er juillet, le *Flight Lieutenant* W. N. Gibson arrache le Sunderland RB-H/P9603 du N° 10 (RAAF) *Squadron* du plan d'eau de Mount Batten et se dirige vers le sud-ouest pour prendre sa patrouille au-dessus du convoi OA175. Le U-26, un type IA commandé par le *Kapitänleutnant* Heinz Scheringer, fait surface et torpille le cargo SS *Zarian*, attirant l'attention du HMS *Gladiolus*. En raison de problèmes mécaniques, le sous-marin ne peut s'échapper en surface et doit plonger. Grâce à l'Asdic, les marins britanniques le repèrent à 80 m de profondeur et l'endommagent sérieusement à coups de grenades de profondeur. Vers 05h00, le U-26 refait surface à 800 m de distance de la corvette et parvient à s'échapper sans être vu dans la brume matinale.

Cependant, trois heures plus tard, il est aperçu par le Sunderland. Celui-ci lâche quatre bombes anti-sous-marines de 250 lb au moment où le submersible s'enfonce sous l'eau, l'obligeant à refaire surface immédiatement. Gibson lance ses quatre dernières charges, qui, en explosant à moins de 40 m, causent de nouveaux dégâts. Voyant arriver sur lui le HMS *Rochester*, Scheringer décide de saborder son bâtiment (48° 03 N/11° 30 O) ; lui et tout son équipage seront recueillis par l'escorteur. La victoire sera partagée entre le *Gladiolus* et le Sunderland. Gibson recevra la DFC ainsi que la promotion au grade de *Squadron Leader*.



▲ Un Sunderland du N° 10 (RAAF) *Squadron* survole un convoi dans les *Western Approaches*, cette zone de l'Atlantique Nord comprise entre le nord de l'Écosse et la pointe des Cornouailles, jusqu'à l'extrême limite de l'autonomie des patrouilleurs maritimes vers l'ouest.

18 juillet 1940

Anson *vs* Bf 110

Le *Sergeant* Richard B. Barr, aux commandes de son Anson MK-G du N° 500 *Squadron*, mène la garde à 50 km au large de Harwich au-dessus du convoi F524 quand il aperçoit quatre Bf 110 qui se préparent à passer à l'attaque. La Luftwaffe s'est lancée dans la « Kanalkampf » (bataille des convois) depuis le début du mois, prélude à la grande bagarre qui commencera à la mi-août. Sans trop se préoccuper de la disproportion des forces et de la supériorité qualitative de l'ennemi, Barr manœuvre pour couper la route aux intrus. Lui et son mitrailleur échangent quelques salves avec l'un des Messerschmitt, qu'ils voient plonger dans l'eau. Il s'agit incontestablement de Bf 110 C-6 de l'*Erprobungsgruppe* 210, qui ont canonné à coups de 30 mm une dizaine de navires au large de Lowestoft, mais cette unité ne déplore aucune perte à l'ennemi ce jour-là. En juillet et août, les formations du N° 16 *Group* sont accaparées par les reconnaissances « anti-invasion »,

surveillant les préparatifs allemands pour l'opération « Seelöwe » dans les ports français, belges, hollandais et même allemands. La protection des convois dans la Manche et en mer du Nord reste toujours d'actualité, mais ces missions se raréfieront début août avec la décision de ne plus transporter le charbon du Pays de Galles jusqu'à Londres et aux ports du nord-est de l'Angleterre par bateau… mais par chemin de fer !

1er - 9 août 1940

Missions offensives

Il ne faut pas croire que le *Coastal Command* reste inactif pendant la Bataille d'Angleterre, mais ses missions sont bien moins médiatisées que celles qui vont permettre au RAF *Fighter Command* de défaire la Luftwaffe. Outre les patrouilles au-dessus des convois, ses avions sont aussi impliqués dans des attaques des ports français, comme Cherbourg : cinq Blenheim Mk. IV des N° 53, 59 et 236 sont perdus lors de ces missions entre le 1er et le 8 août. D'autres poussent jusqu'à Emden, voire Trondheim. Il existe aussi les patrouilles « Dundee 2 » (de Dunkerque à Dieppe), « Hookos » (de Hoek van Holland à Ostende) et « S.A. 12 » (secteur Sud-Ouest des îles Scilly). De nuit, les Anson s'aventurent jusqu'à Brest.

10 août 1940

Botha : trois petits tours et puis s'en va

Ce jour-là se déroule la première sortie opérationnelle du Blackburn Botha avec le N° 608 *Squadron*. Elle sera suivie par environ 300 autres avant que cette catastrophe industrielle ne soit retirée de la première ligne dès le mois de novembre.
La triste histoire de cet appareil est contée dans *Aéro-Journal* n° 56 (décembre 2016).

16 août 1940

« Sub ! »

Vers midi, le *Flying Officer* Ernest R. Baker, pilote du Sunderland DA-H/P9624 du N° 210 *Squadron*, rejoint la cuisine pour déjeuner en compagnie de quelques membres de son équipage afin de rompre la monotonie de cette patrouille commencée six heures plus tôt. Les conversations portent surtout sur les furieux combats aériens qui se déroulent au-dessus du Kent et du Sussex, à plus de mille kilomètres de là. Le problème de Baker n'est pas de se confronter à la Luftwaffe dans le ciel bleu inondé de soleil du sud-est de l'Angleterre, mais de rechercher un *U-Boot* dans une mer d'Irlande accablée par une pluie battante et sous un plafond nuageux de moins de 120 m – un fétu de paille dans une botte d'aiguilles.
Tout à coup, la voix du copilote, le *Pilot Officer* J. G. Bowie, résonne dans l'intercom : « Sub ! » Aussitôt le klaxon d'alerte déclenché, tous les hommes regagnent leur poste de combat, et Baker reprend les commandes. Il raconte la suite [1] :

▲ L'une des rares photos connues montrant un Botha aux couleurs du N° 608 *Squadron* à Thornaby. Cet appareil acquerra une sinistre réputation dans les écoles en raison d'un taux d'accidents anormalement élevé ; il sera d'ailleurs définitivement radié des contrôles de la RAF en août 1943. (Collection A. Thomas)

[1] C. Bowyer, *op. cit.*

▶ Bon appétit ! Le confort d'un équipage de Sunderland, en particulier la possibilité de prendre des repas chauds et de se reposer sur des couchettes, était un élément primordial pour maintenir les hommes en état d'alerte permanent lors de patrouilles qui pouvaient durer jusqu'à quinze heures. (Topical Press)

« J'ai tout poussé à fond. Le *U-Boot* était en surface quand on l'a repéré, mais il a dû nous voir au même moment parce qu'il a plongé en catastrophe. Je l'ai survolé juste au moment où il était totalement immergé et j'ai largué une charge de profondeur. Le résultat a été monstrueux. La surface de la mer autour de lui a semblé frémir, puis tout a pété. Le sous-marin a refait surface au milieu du maelström, le pont inondé, puis il a coulé comme une brique. J'ai viré serré pour revenir au moment où il disparaissait. Le sous-marin semblait avoir été catapulté hors de l'eau par l'explosion, à une telle hauteur qu'un de mes hommes a vu le ciel entre sa coque et la surface de la mer. J'ai viré et repris de l'altitude alors qu'il basculait sur le côté et sombrait. J'ai largué mes bombes à l'endroit où il avait disparu. De grosses bulles d'air – une faisait au moins 10 m de diamètre – ont remonté des profondeurs. Puis on a vu des flaques de mazout se répandre à la surface. J'ai tourné en rond pendant une heure, jusqu'à ce que je ne voie plus rien remonter. Alors, je suis allé chercher un destroyer qui escortait le convoi pour lui expliquer ce qui s'était passé. Après une recherche à l'Asdic, il n'a rien trouvé. Il m'a envoyé ce message : *"Bien joué ! Espérons que vous serez récompensé."* »

Il le sera : Baker recevra la DFC [2]. Toutefois, sa « victime », le U-51, un Type VIIB commandé par le *Kapitänleutnant* Dietrich Knorr, n'a pas été coulé ; il sera torpillé par un sous-marin de la Royal Navy, le HMS *Cachalot*, le 20 août (il n'y aura pas de survivant).

11 septembre 1940

Première attaque à la torpille

Menés par le *Squadron Leader* R. E. X. « Rex » Mack, cinq Beaufort du N° 22 *Squadron* s'envolent de North Coates chargés chacun – pour la première fois – d'une torpille. Bien que n'ayant pas réussi à trouver leur escorte au-dessus de Detling, ils foncent vers Ostende pour attaquer un petit convoi de trois cargos qui cabotent le long de la côte belge. Trois torpilles ne se décrochent pas de leur berceau, une explose prématurément, mais la cinquième frappe un bâtiment de 6 000 t.

C'est la toute première attaque à la torpille exécutée par la RAF depuis le début de la guerre. Avant la fin du mois, le N° 22 en aura réalisé sept autres, et, à la fin de l'année 1940, le N° 22 en totalisera 36 dans la Manche et le N° 42, deux autres depuis l'Écosse. Les Beaufort ont ainsi visé 55 navires, en coulant 10 pour un total de 51 000 t. Toutefois, la majorité des opérations des Beaufort consistera surtout en des missions « Rover » avec des bombes classiques.

Progressivement transformé sur Beaufort, le N° 217 *Squadron*, basé à St. Eval, mène sa première sortie sur ce nouveau matériel le 2 septembre. Cette unité se consacre essentiellement à des missions nocturnes. Si, en novembre, les Anson effectuent 83 sorties contre 5 aux Beaufort, en décembre, *Faithful Annie* a disparu de l'inventaire de ce *Squadron*.

Octobre 1940

Un nouvel appareil

Dans le courant du mois, un nouvel avion fait son apparition dans l'arsenal du *Coastal Command* : l'Armstrong Whitworth Whitley Mk. V. En fait, il n'est pas si nouveau que cela, puisque le N° 58 *Squadron*

▲ Un pilote de Beaufort du N° 22 *Squadron* et son navigateur/bombardier avant un départ pour une mission depuis North Coates en juillet 1940.

▶ Le Beaufort Mk. I OA-W/ L4516 du N° 22 *Squadron* à North Coates. Cet appareil sera victime d'une panne de moteur au décollage le 18 décembre 1940 ; la mine qu'il transportait explosera à l'impact, tuant tout l'équipage. Les parties inférieures de l'avion avaient été peintes en noir mat pour des missions nocturnes aux abords des grands ports militaires allemands. Il est armé d'une mitrailleuse tirant vers l'arrière logée dans une bulle transparente sous le nez, disposition qui sera rapidement abandonnée en raison de son inefficacité et de sa complexité à mettre en œuvre.

▲ Le Beaufort Mk. I MW-T/X8918 du N° 217 *Squadron* après quelques tôles froissées à Thorney Island en 1941. Les surfaces inférieures peintes en noir mat sont typiques des avions réservés aux missions nocturnes. (RAF Museum)

avait été détaché temporairement du *Bomber Command* pour des « patrouilles épouvantails » entre le début octobre 1939 et février 1940. Cependant, cette fois, c'est le N° 502 *Squadron* à Aldergrove qui échange ses Anson contre des Whitley Mk. V pour des patrouilles maritimes lointaines ; il s'agit de la version standard de bombardement, dont certains exemplaires recevront un radar ASV Mk. I début 1941, mais il faudra attendre la fin de l'année pour voir arriver une variante spécifique, le Mk. VII, équipée de l'ASV Mk. II.

Le Whitley se distingue très vite en retrouvant le RMS *Empress of Britain* en flammes, juste après qu'il a été bombardé par le Fw 200 de l'*Oberleutnant* Bernhard Jope de la 2./KG 40 à 120 km au nord-ouest de l'île d'Aran (Irlande du Nord) le 26 octobre 1940 ; achevé par le U-32 deux jours plus tard, il sera le plus gros paquebot (42 348 t.) coulé pendant la guerre. Cet exploit vaudra à Jope de recevoir la *Ritterkreuz* en date du 30 décembre.

Toutefois, l'intervention du Whitley permettra de diriger rapidement deux destroyers et un chasseur de sous-marin sur les lieux, qui recueilleront à leur bord la plupart de l'équipage (418 des 421 membres) et des passagers (205 des 234 civils et militaires).

25 octobre 1940

Hudson vs *U-Boot*

Un *battle flight* de Hudson du N° 233 *Squadron*, de retour d'un raid dans les eaux norvégiennes, aperçoit le U-46, un Type VIIB commandé par le *Kapitänleutnant* Engelbert Endraß (*Ritterkreuz*), à 15 km au large de Stavanger. Le premier, ZS-E/P5156 (*Pilot Officer* Andrew T. Maudsley), largue dix bombes de 100 lb, mais est endommagé par le tir en retour du sous-marin.

Le deuxième, ZS-K/T9365 (*Pilot Officer* Winnicott), encadre à son tour le U-46 avec ses charges, tandis que le troisième, T9284 (*Pilot Officer* Walsh), est victime d'une panne du mécanisme de largage. Profondeur arrachée et perdant son carburant par les trous dans ses deux réservoirs d'aile, le Hudson de Maudsley, escorté par les deux autres, parviendra à rentrer à sa base. Maudsley (RCAF) recevra par la suite la DFC et le DSO et sera porté disparu aux commandes d'un Beaufighter le 7 septembre 1943. Quant au submersible, il ne souffre que de dégâts superficiels (un marin est mortellement blessé) et poursuivra sa patrouille.

15 novembre 1940

Hudson vs He 115

En mission de routine entre Horns Rev (Danemark) et la pointe Sud de la Norvège, le *Flying Officer* William D. Hodgkinson, pilotant un Hudson du N° 220 *Squadron*, aperçoit un He 115 volant en sens inverse 300 m plus bas, à l'entrée du Skagerrak. Il manœuvre pour se placer dans sa queue et, à la limite de la portée de ses mitrailleuses, il ouvre le feu. Il met dans le mille, tuant probablement le mitrailleur arrière. Il peut ainsi s'approcher à une vingtaine de mètres sans être inquiété et vise le fuselage, apparemment sans succès. Il choisit alors le moteur gauche, qui s'enflamme instantanément avant de se désintégrer. Le Heinkel part en abattée, tandis que Hodgkinson ouvre le champ de tir de son mitrailleur, qui touche l'hydravion juste avant qu'il ne percute la mer d'une manière spectaculaire : les deux flotteurs sont arrachés par le choc et rebondissent en tournant sur eux-mêmes, tandis que le fuselage pénètre verticalement dans l'eau en soulevant une gerbe d'écume.

Malgré la description précise et spectaculaire des derniers instants du Heinkel, les archives allemandes restent muettes à propos de la disparition d'un hydravion, pas plus qu'elles ne font état d'un combat aérien en mer du Nord à cette date.

Hodgkinson n'en recevra pas moins la DFC (*Gazette* du 17 janvier 1941) ; il sera fait prisonnier après avoir été abattu par un chasseur de nuit [3] à bord du Hudson Mk. I P5147 lors d'une mission de diversion pendant le fameux raid des « 1 000 bombardiers » sur Brême le 26 juin 1942. Il connaîtra une belle carrière au sein de la RAF après la guerre, prenant sa retraite en tant qu'*Air Chief Marshal* et *Air Secretary* en 1976 ; auteur d'un rapport marquant sur le développement de la méritocratie dans la RAF, il jouera un rôle majeur dans la conception du Tornado et s'éteindra à l'âge de 92 ans.

[2] DFC *and bar*, il recevra le DSO à titre posthume. Reconverti dans la chasse, il commandera le N° 263 *Squadron* sur Whirlwind, puis le 146 *Wing* sur Typhoon ; titulaire de 4 victoires, il sera abattu et tué par la *Flak* en Normandie le 16 juin 1944.

[3] Par l'*Oberleutnant* Werner Hoffmann, *Staka* 5./NJG 3 (la première de ses 51 victoires de nuit – total 52 – *Ritterkreuz* 04.05.44).

Armstrong Whitworth Whitley Mk.V (P5041)
N° 501 *Squadron*
Aldergrove (Irlande), fin 1940.

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2016

▲ Le Lockheed Hudson Mk. I (VX-C/P5120) du N° 206 *Squadron* au large des côtes du Lincolnshire fin 1939. Étant donné l'absence du mitrailleur à son poste, il s'agissait vraisemblablement d'un vol d'essai.

21 novembre 1940

Nouvel avion, nouvelle unité

À cette date, le N° 221 *Squadron* voit le jour à Bircham Newton sous les ordres du *Wing Commander* T. R. Vickers. Bien que le Vickers Wellington ne soit pas un avion inconnu du *Coastal* Command, cette unité est la première à percevoir des Mk. IC, une version spécifique qui doit recevoir le radar ASV pour des missions de nuit ; le premier ainsi équipé (T2919) sera touché courant janvier 1941. Le N° 221 entrera en action le 2 mars 1941.

1940

Cendrillon dans la tourmente

Alors que le *Coastal Command* commence à monter lentement en puissance au début de l'année 1940, les événements qui se précipitent à partir du mois d'avril le contraignent à une réorientation de ses attributions vers des missions plus offensives. Mais, surtout, il devient une sorte d'auxiliaire – ou une variable d'ajustement – du *Fighter Command*. Ses Hudson et ses Blenheim Mk. IVF sont conviés à pallier les insuffisances de ce commandement en matière de chasseurs à long rayon d'action, tant en Norvège qu'au-dessus de Dunkerque – ils en paieront un prix exorbitant. Il y aurait fort à dire sur les programmes lancés par l'*Air Ministry* dans les années trente, privilégiant les intercepteurs au détriment des chasseurs de plus longue autonomie, et qui auront de graves conséquences dans les deux années à venir, mais ce n'est ni l'heure ni l'endroit.

Au fil des mois, les domaines d'intervention du *Coastal Command* ne cessent de s'étendre, sans que pour autant les moyens nécessaires soient mis à sa disposition, en dehors d'anciens bombardiers déclassés sans grande valeur militaire et de trois nouveaux types, dont deux sont de véritables catastrophes volantes et le troisième est frappé d'une interdiction temporaire de vol !

Le point d'orgue est atteint le 25 juin, lorsque la France sort du conflit, ouvrant ses ports de l'Atlantique à la Kriegsmarine et ses aérodromes côtiers à la Luftwaffe. Cet événement majeur est rapidement éclipsé par le début de la Bataille d'Angleterre, dont les échos vont résonner dans les médias, les cœurs et les têtes des Britanniques, abandonnant les aviateurs des patrouilles maritimes dans l'ombre de leurs missions si peu « glamour ». Il aura pourtant une immense répercussion sur le sort d'une autre bataille qui sévit dans l'Atlantique et dont l'enjeu est ni plus ni moins la survie du Royaume-Uni – mais pour l'heure, quand la priorité est aux duels entre Spitfire et Messerschmitt, personne ne semble s'en rendre compte. Churchill écrira : « Aucun événement majeur n'a eu lieu pendant la première année de la campagne des sous-marins. » Ce qui est pour le moins une façon optimiste de voir les choses !

Or, le *Coastal Command* semble bien mal armé pour faire face à une si pressante menace. Fin décembre 1940, il aligne un total de 28 *Squadrons* [4], à savoir : 6 sur Blenheim, 5 ½ sur Anson, 4 ½ sur Hudson, 4 sur Sunderland, 3 sur Beaufort et 1 sur Battle, Lerwick, Whitley, Wellington et Stranraer – soit seulement 8 de plus qu'un an plus tôt. C'est à peine suffisant pour couvrir les pertes qui se sont élevées à 410 appareils, dont 310 en opérations – les plus touchés étant les Blenheim Mk. IV (153, dont 113 en opérations) et les Hudson (100, dont 84 en opérations).

Au cours de l'année 1940, les *U-Boote* ont coulé 510 navires alliés et neutres pour un total de 2 426 643 t. Le *Coastal Command* a participé à la destruction de… trois sous-marins allemands.

La route sera encore longue. ■

[4] Hors les unités de reconnaissance photo.

aero JOURNAL

Histoire de la guerre aérienne

EN VERSION NUMÉRIQUE
SUR APPLE STORE ET GOOGLE PLAY.

DISPONIBLE SUR Google Play

Télécharger dans l'App Store

Les AS US NAVY

FW 190

Les AS de la Luftwaffe

Renseignements : Caraktère - 3 120, route d'Avignon - 13 090 Aix-en-Provence - France - Tél : +33 (0)4 42 21 06 76

www.caraktere.com

aero JOURNAL HORS-SERIE

L'ARADO
AR 234 BLITZ

Aérojournal Hors-série n°25
Novembre - Décembre 2016

M 03410 - 25H - F: 14,90 € - RD

France / Belgique : 14.90 €
Espagne / Italie / Port. Cont. / Luxembourg / Grèce : 15.50 € - Suisse : 25 CHF / Canada : 25 $C